



registrační značky [REDAKCE], vysokou rychlostí dojel v levém jízdním pruhu dálnice jedoucí osobní automobil tovární značky Ford Escort, registrační značky [REDAKCE], v hodnotě nejméně 22.500,- Kč, řízený poškozeným R [REDAKCE] M [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], se spolujezdkyněmi E [REDAKCE] T [REDAKCE], narozenou [REDAKCE], a nezletilou Z [REDAKCE] M [REDAKCE], narozenou [REDAKCE], poté toto předjel pravým jízdním pruhem, bez dodržení bezpečné podélné vzdálenosti prudce zařadil do levého jízdního pruhu těsně před vozidlo poškozených, snížil bezdůvodně náhle rychlost jízdy a začal intenzivně brzdit téměř až do zastavení vozidla, poškozený R [REDAKCE] M [REDAKCE] stačil na vzniklou nebezpečnou situaci reagovat a intenzivním brzděním zabránil bezprostředně hrozícímu přímému nárazu do zadní části vozidla obviněného, přičemž však byl donucen náhle zastavit své vozidlo v levém (rychlém) jízdním pruhu dálnice, přičemž si musel být vědom toho, že touto úmyslnou riskantní bezohlednou jízdou může způsobit škodu na majetku a ohrozit řidiče a spolujezdce z uvedeného vozidla a jednak toho, že vzhledem k vysoké rychlosti, kterou jsou vozidla oprávněná na daném typu komunikace jezdit, může svým úmyslným jednáním zapříčinit havárii nebo dopravní nehodu s následky na zdraví jiných osob.

### **t e d y**

- dopustil se jednání, které bezprostředně směřovalo k tomu, aby jinému úmyslně ublížil na zdraví, přičemž jednal v úmyslu trestný čin spáchat, avšak k dokonání nedošlo,
- dopustil se jednání, které bezprostředně směřovalo k poškození cizí věci a způsobení tak na cizím majetku škody nikoliv nepatrné, přičemž k jeho dokonání nedošlo,

### **2.**

poté dne 29.12.2010 v době okolo 13.00 hod. v úseku km 29,5 až 30 na dálnici D1 ve směru jízdy na Brno, při řízení osobního automobilu tovární značky Mercedes AMG 164, registrační značky [REDAKCE], rychlostí přinejmenším 160 km/h dojel v levém jízdním pruhu jedoucí rychlostí okolo 130 km/h osobní automobil tovární

značky Mercedes S 500, registrační značky [REDACTED], řízený poškozeným Mgr. P [REDACTED] R [REDACTED], narozeným [REDACTED], se spolujezdcem svým nezletilým synem J [REDACTED] O [REDACTED] Š [REDACTED], narozeným [REDACTED], sedícím v dětské autosedačce a pravém zadním sedadle, nato tento automobil předjel pravým jízdním pruhem, prudkým manévrem, aniž by zachoval bezpečnou podélnou vzdálenost se zařadil do levého jízdního pruhu před vozidlo poškozených, a na mezích adheze svého vozidla začal intenzivně bezdůvodně brzdit, přičemž poškozený P [REDACTED] R [REDACTED] neměl možnost reagovat tak, aby zabránil střetu vozidel a přes brzdění rychlostí asi 56 km/h narazil do zadní části automobilu obviněného jedoucího v tomto okamžiku rychlostí jen 15 km/h, přičemž si musel být vědom toho, že touto úmyslnou riskantní bezohlednou jízdou může způsobit škodu na majetku, ohrozit řidiče a spolujezdce z uvedeného vozidla a jednak toho, že vzhledem k vysoké rychlosti, kterou jsou vozidla oprávněná na daném typu komunikace jezdit, může svým úmyslným jednáním zapříčinit havárii nebo dopravní nehodu s následky na zdraví jiných osob, přičemž vznikla na vozidle řízeném poškozeným P [REDACTED] R [REDACTED], ku škodě firmy Altea Europes.r.o., se sídlem v Praze 1 – Malá Strana, U Lužického Semináře 114/46, škoda v celkové výši 416.656,- Kč,

### **t e d y**

- dopustil se jednání, které bezprostředně směřovalo k tomu, aby jinému úmyslně ublížil na zdraví, přičemž jednal v úmyslu trestný čin spáchat, avšak k dokonání nedošlo,
- poškodil cizí věc a způsobil na cizím majetku škodu nikoliv nepatrnou,

### **t í m s p á c h a l**

### **ad 1)**

- pokus přečinu ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 k § 146 odst. 1 trestního zákoníku

- pokus přečinu poškození cizí věci podle § 21 odst.1 trestního zákoníku k § 228 odst.1 trestního zákoníku

**ad 2)**

- pokus přečinu ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 k § 146 odst. 1 trestního zákoníku
- přečin poškození cizí věci podle § 228 odst.1 trestního zákoníku

**a o d s u z u j e s e**

Podle § 146 odst. 1 § 43 odst. 1 tr. zákoníku **k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 2 (dvou) roků.**

Podle § 81 odst. 1 § 82 odst. 1 tr. zákoníku **se výkon tohoto trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání 4 (čtyř) roků.**

Podle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku **se obžalovanému ukládá trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu trvání 7 (sedmi) roků.**

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu **je obžalovaný p o v i n e n zaplatit poškozené společnosti Altea Europe, spol. s r.o., IČ 276 59 577, se sídlem Praha 1 – Malá Strana, U Lužického Semináře 114/46, náhradu škody ve výši 150.360,26 Kč.**

**O d ů v o d n ě n í :**

Důkazy provedenými v hlavním líčení vzal soud za prokázaný tento skutkový děj:

**1.**

Dne 29.12.2010 v době před 13.00 hodinou v úseku km 12,7 dálnice D1 ve směru jízdy na Brno, při řízení osobního automobilu tovární značky Mercedes AMG 164, registrační značky [REDAKCE], vysokou rychlostí dojel v levém jízdním pruhu dálnice jedoucí osobní automobil tovární značky Ford Escort, registrační značky [REDAKCE], v hodnotě nejméně 22.500,- Kč, řízený poškozeným R [REDAKCE] M [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], se spolujezdkyněmi E [REDAKCE] T [REDAKCE], narozenou [REDAKCE], a nezletilou Z [REDAKCE] M [REDAKCE], narozenou [REDAKCE], poté toto předjel pravým jízdním pruhem, bez dodržení bezpečné podélné vzdálenosti prudce zařadil do levého jízdního pruhu těsně před vozidlo poškozených, snížil bezdůvodně náhle rychlost jízdy a začal intenzivně brzdit téměř až do zastavení vozidla, poškozený R [REDAKCE] M [REDAKCE] stačil na vzniklou nebezpečnou situaci reagovat a intenzivním brzděním zabránil bezprostředně hrozícímu přímému nárazu do zadní části vozidla obviněného, přičemž však byl donucen náhle zastavit své vozidlo v levém (rychlém) jízdním pruhu dálnice, přičemž si musel být vědom toho, že touto úmyslnou riskantní bezohlednou jízdou může způsobit škodu na majetku a ohrozit řidiče a spolujezdce z uvedeného vozidla a jednak toho, že vzhledem k vysoké rychlosti, kterou jsou vozidla oprávněná na daném typu komunikace jezdit, může svým úmyslným jednáním zapříčinit havárii nebo dopravní nehodu s následky na zdraví jiných osob.

**2.**

Poté dne 29.12.2010 v době okolo 13.00 hodin v úseku km 29,5 až 30 na dálnici D1 ve směru jízdy na Brno, při řízení osobního automobilu tovární značky Mercedes AMG 164, registrační značky [REDAKCE], rychlostí přinejmenším 160 km/h dojel v levém jízdním pruhu jedoucí rychlostí okolo 130 km/h osobní automobil tovární značky Mercedes S 500, registrační značky [REDAKCE], řízený poškozeným Mgr. P [REDAKCE] R [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], se spolujezdcem svým nezletilým synem J [REDAKCE] O [REDAKCE] Š [REDAKCE], narozeným [REDAKCE], sedícím v dětské autosedačce a pravém zadním sedadle, nato tento automobil předjel pravým jízdním pruhem, prudkým manévrem, aniž by zachoval bezpečnou podélnou vzdálenost se zařadil do

levého jízdního pruhu před vozidlo poškozených, a na mezích adheze svého vozidla začal intenzivně bezdůvodně brzdit, přičemž poškozený P ■ R ■ neměl možnost reagovat tak, aby zabránil střetu vozidel a přes brzdění rychlostí asi 56 km/h narazil do zadní části automobilu obviněného jedoucího v tomto okamžiku rychlostí jen 15 km/h, přičemž si musel být vědom toho, že touto úmyslnou riskantní bezohlednou jízdou může způsobit škodu na majetku, ohrozit řidiče a spolujezdce z uvedeného vozidla a jednak toho, že vzhledem k vysoké rychlosti, kterou jsou vozidla oprávněná na daném typu komunikace jezdit, může svým úmyslným jednáním zapříčinit havárii nebo dopravní nehodu s následky na zdraví jiných osob, přičemž vznikla na vozidle řízeném poškozeným P ■ R ■, ku škodě firmy Altea Europe, spol. s r.o., se sídlem v Praze 1 – Malá Strana, U Lužického Semináře 114/46, škoda v celkové výši 416.656,- Kč.

Obžalovaný v přípravném řízení popřel, že by se dopustil jakéhokoliv protiprávního jednání a hájil se tím, že to byl naopak poškozený, kdo do něho zezadu s automobilem narazil. Uvedl, že na dálnici D1 najel nájezdem ve směru od obce Jesenice asi ve 13.00 hodin. Osobní automobilu tov. značky Ford Escort červené barvy si všiml na dálnici D1 asi v místech sjezdu ve směru na Benešov. Řidičem tohoto vozidla byl muž, toto vozidlo jelo v pravém (středním) pruhu. V této době před jeho vozidlem jel v levém jízdním pruhu osobní automobil tov. značky Porsche a toto vozidlo řídil jeho známý, svědek S ■, kterého viděl okénkem. Na dálnici byl hustý provoz, automobil tov. značky Ford Escort jel nízkou rychlostí a z tohoto důvodu na něho začal blikat a vozidlo přešlo do pravého jízdního pruhu. Něco si s řidičem řekli, jednalo se o nějaké nadávky a pokračovali dál v jízdě. Před ním jel popsany automobil řízený svědkem S ■, který mu následně uhnul do pravého jízdního pruhu. Dále uvedl, že ve vozidle má nastaven tempomat na rychlost 130 - 140 km v hodině. Později v km 30 dojel v levém jízdním pruhu osobní automobil červené barvy. V pravém (středním) pruhu dálnice jela vozidla. V tomto okamžiku začal brzdit, vozidlo jelo rychlostí okolo 80 km v hodině a cítil „třuknutí“ zezadu. Ve zpětném zrcátku zahlédl osobní automobil tov. značky Mercedes. Obě vozidla dobrzdila až do úplného zastavení v levém pruhu a poté přešla k pravému okraji vozovky do stoupacího pruhu. Ihned telefonoval policii, že došlo k dopravní nehodě a vystoupil ze svého vozidla. Totéž učinil i řidič druhého vozidla a začal na něho ihned křičet.

Z tohoto důvodu se raději vrátil do vozidla. Vzhledem k tomu, že mu toto jednání připadalo podezřelé, celou situaci si vyfotografoval za pomoci mobilního telefonu.

V hlavním líčení obžalovaný v podstatě vypovídal shodně, některé podrobnosti blíže rozvedl. Zopakoval, že v kritickou dobu ve vozidle s ním byla slečna H■■■■, uvedl, že někde kolem 20 km dojel červené auto, které je hodně zpomalilo. Na toto blikal a troubil. Toto dojel v levém jízdním pruhu. V tomto levém jízdním pruhu jel v podstatě až do střetu na 30 km. Přesně již neví, jakou rychlostí vozidlo dojížděl, než začal zpomalovat a brzdit. Připustil, že v době, kdy se k vozidlu blížil, tak pravděpodobně jel větší rychlostí než 130 km. Poté mu toto vozidlo uhnulo do pravého pruhu. Podíval se, kdo je v tomto vozidle a viděl, že zde sedí řidič, na toho ukázal prstem, že je jako „jednička“ a pokračoval dál. Opětovně potvrdil přítomnost vozidla Porsche před ním kolem toho 20 km. Opětovně potvrdil, že Porsche mu uhýbalo doprava za sjezdem na Benešov a obžalovaný pokračoval stále v levém jízdním pruhu. Někde kolem 30 km byl provoz hustší, v prostředním pruhu byl nákladní vůz a ještě jedno osobní vozidlo. On dojížděl auto rychlostí asi 150 km v hodině a domníval se, že toto mu uhne, ale vozidlo neuhnulo. Auto prostě přibrzdilo, obžalovaný byl nucen také přibrzdit a zpomalil rychlost asi na rychlost 80 – 100 km v hodině. V tuto dobu zezadu do něho něco „tuklo“. Bylo to lehké tukuť. Následně jak on, tak to vozidlo, které do něho tukuť, přešli přes střední do stoupacího pruhu a tam zastavili. U toho vozidla Mercedes, které do něho narazilo, zjistil, že má vepředu zmáčknuté víko motoru, airbagy aktivovány nebyly. Následně volal na policii. Popřel, že by nějaké auto vybrzdňoval, pokud se jedná o to červené auto, tak se domnívá, že se jednalo o Ford Escort starší výroby. V žádném případě toto vozidlo nepředjížděl pravým jízdním pruhem. Uvedl, že v době, kdy na 30 km dojížděl před ním jedoucí vozidlo, tak měl zapnutý tempomat, ale jak začal dojíždět, byť měl nohu jakoby na brzdě, tak tempomat si začal brzdit sám. Zhruba tedy odhaduje, že v důsledku jeho brždění a za pomoci tempomatu jeho vozidlo zbrzdilo z rychlosti kolem 150 km na rychlost kolem 100 km. V žádném případě se však nejednalo o situaci, za které by to před ním jedoucí auto dojel úplně a následně to tzv. „zašlápl“. Než toto před ním jedoucí vozidlo dojel, tak si za sebou nevyšiml vozidla Mercedes. On v žádném případě naplno nebrzdil. Tempomat začal brzdit a v tu chvíli si to brždění převzal sám. Když obcházel černé vozidlo Mercedes a fotil si ho, tak uvnitř žádné dítě neviděl, toto vozidlo má zatmavená skla. Popírá, že by v případě

tohoto Mercedesu dělal nějakou „myšku“ doprava a následně se vracel doleva. Pokud by to předtím v nějakém krátkém časovém úseku předjížděl, ať již zleva nebo zprava, tak by si toho všiml, pokud by to bylo nějaké výjimečné auto. U jeho vozidla nebyly rovněž aktivovány airbagy. Obžalovaný uvedl, že se domnívá, že na dálnici prakticky žádný úsek nejel v pravém jízdním pruhu, jel v levém jízdním pruhu a jel rychleji než ostatní.

Svědkyňe M■■■■ H■■■ v zásadě potvrzuje výpověď obžalovaného. Tato uvedla, že dne 29.12.2010 jela jako spolujezdkyně společně s obžalovaným osobním automobilem tov. značky Mercedes AMG po dálnici D1 ve směru na Brno. Na dálnici byl středně hustý provoz. Vybavila si, že na počátku jízdy museli brzdít kvůli červenému osobnímu automobilu tov. značky Ford Escort. Toto vozidlo přešlo poté do pravého jízdního pruhu a obžalovaný a řidič vozidla Escort mezi sebou gestikulovali. Vozidlo řídil muž, vedle seděla žena, vzadu bylo dítě, domnívá se, že dítě bylo ve věku 4 – 7 let. Vzpomíná si, že před nimi jelo vozidlo Porsche Panamera a obžalovaný upozorňoval na to, že je to nový typ Porsche a že ho řídí nějaký jeho známý jménem S■■■. Poté pokračovali dále v jízdě až na 30 km, kde do nich zezadu narazilo auto. Po nárazu zůstali stát v levém jízdním pruhu a poté přešli do odstavného pruhu na pravý kraj dálnice. Obžalovaný vystoupil z vozidla, hovořil s druhým mužem, poté nasedl zpět do vozidla a volal policii. Ve vozidle, svědkyně říká, že se ptal obžalovaný druhého řidiče, jestli se mu něco nestalo. Mezitím vystoupila z vozidla i ona a jelikož řidič toho auta byl rozčilený a něco na ni křičel, tak šla zpět do vozidla. Než přijela policie (asi za půl hodiny), tak obžalovaný si nafotil obě dvě auta. Svědkyně dále uvedla, že po celou dobu po dálnici jeli v levém jízdním pruhu. Rychlost jejich automobilu byla v době nárazu do zadní části o dost menší než 130 km v hodině. V této době před nimi jel další automobil, který brzdil. Tento automobil nedokáže nijak specifikovat, neví, zda před tímto vozidlem jel ještě další automobil. S obžalovaným mluvila až později po události, když se v médiích objevily fotografie celé události. S obžalovaným jela ve vozidle opakovaně, a to před i po inkriminované události. Během jízdy po dálnici D1 obžalovaný razantněji brzdil pouze v uvedených dvou případech. Ve společnosti řidiče vozidla, které do nich narazilo, žádné dítě neviděla.



V hlavním líčení svědkyně doplnila, že v průběhu jízdy nespala, ale plně soustředěna nebyla. Pokud se jedná o gestikulaci s řidičem červeného osobního auta, které jim uhýbalo na pravou stranu do pravého jízdního pruhu, tak tato gestikulace byla vzájemná mezi oběma řidiči. Ona sama nic neukazovala. Před toto červené auto se dostali tak, že toto jim uhnulo doprava. Opětovně uvedla, že se domnívá, že dítě, které bylo vzadu, bylo ve věku 4 – 7 let. Svědkyně nebyla schopná specifikovat, na jakém kilometru dálnice D1 došlo k míjení toho červeného auta, jehož řidič gestikuloval. Svědkyně uvedla, že si pamatuje pouze 30 km, neboť když zastavili, stáli u této cedulky. Pokud se jedná o kontakt s dalším vozidlem, tak uvedla, že dojížděli nějaké auto, obžalovaný přibrzdil, ona viděla brzdová světla toho vozu a v tom do nich zezadu narazilo nějaké auto. Náraz to nebyl velký, ale přesto se lekla. Toto před nimi jedoucí vozidlo dojíždělo v levém jízdním pruhu. Nevnímal rychlost, kterou jeli. Domnívá se, že v kritickou dobu byla rychlost nižší než 130 km v hodině. Auto, které do nich ťuklo, byl černý Mercedes. V rámci tohoto ťuknutí v jejich vozidle nebyly aktivovány airbagy, neměla rovněž na těle žádnou spáleninu od bezpečnostního pásu. Přibrždování ze strany obžalovaného v kritickou dobu vnímala jako standardní. Nepřipadalo jí to ničím zvláštní. Že ve vozidle Mercedes mělo být dítě, zjistila až z médií. Svědkyně uvedla, že v několika případech s obžalovaným jela v autě, a to však spíše kratší vzdálenosti, jeho jízda jí nepřipadala nijak agresivní. Ve firmě obžalovaného v tehdejší době pracovala krátkou dobu, asi 1 měsíc. V současné době ve firmě obžalovaného nepracuje. Skončila v květnu či červnu. Pracovala ve funkci asistentky.

Svědék R■■■■ M■■■■ uvedl, že dne 29.12.2010 kolem 13.00 hodiny jel zhruba v úrovni úseku km 10 – 15 dálnice D1 ve středním jízdním pruhu. Rozhodl se předjet před ním jedoucí osobní automobil, dal znamení o změně směru jízdy a přešel do levého jízdního pruhu. V této době se přesvědčil, zda za ním nejedou další vozidla a začal předjíždět toto vozidlo. Náhle po několika vteřinách za sebou uviděl velký terénní automobil. Chtěl se proto zařadit do pravého jízdního pruhu, aby mu uvolnil levý jízdní pruh. V okamžiku, když chtěl tento manévř realizovat, viděl ve zpětném zrcátku, že řidič terénního automobilu jakoby strhl řízení a předjíždí ho z pravé strany. Jeho vozidlo se v této době pohybovalo rychlostí 120 – 130 km v hodině. Automobil se pak prudce zařadil před něj, přičemž měl pocit, že jeho vozidlo zachytí. Ihned snížil rychlost a vzdálenost vozidel se zvýšila asi na 3 metry a

tato vzdálenost se nijak neměnila. Aby si ověřil, zda před ním jedoucí vozidlo nebrzdí další vozidlo vepředu, najel k levému svodidlu a zjistil, že levý pruh dálnice je zcela volný. Svědkyně E. T., která s ním ve vozidle jela, náhle vykřikla, aby brzdil a současně také zaregistroval rozsvícení brzdových světel u před ním jedoucího vozidla. Sešlápl brzdový pedál a v podstatě na něm „stál“. Podařilo se mu zastavit cca 10 – 20 cm za popisovaným automobilem. Na vzniklou situaci nemohl reagovat jinak, než intenzivním bržděním. Chování řidiče před ním jedoucího vozidla nerozuměl. Terénní vozidlo, které ho předjelo, zůstalo stát jen okamžik a vzápětí s velkým zrychlením odjelo. Zapamatoval si však jeho registrační značku. Situace mohla být ještě kritičtější, neboť v témže okamžiku postřehl zezadu přijíždějící automobil, jehož řidič však stačil reagovat a podařilo se mu vyhnout do pravého jízdního pruhu, který byl volný. Nejprve chtěli věc oznámit policii, ale protože viník kritické situace odejel, rozmysleli si to. Zhruba na 30 km dálnice za odbočkou na Benešov si přítelkyně všimla dvou vozidel stojících v odstavném pruhu, z nichž jedno byl zmíněný terénní automobil. Druhé vozidlo mělo zvedlou přední kapotu do písmena „V“. Na km 40 dálnice D1 sjeli na čerpací stanici a věc oznámili Policii ČR s tím, že inkriminované vozidlo stojí na km 30 dálnice D1. Asi za 20 minut byli kontaktováni policií na jeho mobilní telefon, policii opětovně situaci popsal. Po uplynutí cca 2 hodin byli kontaktováni opětovně a bylo projednáváno podání vysvětlení. S řidičem terénního vozidla na sebe určitě nijak negestikulovali, na to v dané situaci nebyl žádný prostor. V souvislosti s popsanou situací nikdo zraněn nebyl, pouze má psychické problémy při řízení. Žádného vozidla tov. značky Porsche Panamera si nevšiml. Podle jeho názoru v inkriminované době byl na dálnici poměrně řídký provoz. Levý jízdní pruh byl volný. Pokud byl dotazován na jméno R., toto mu nic neříkalo.

V hlavním líčení svědek vypovídal v podstatě shodně, doplnil, že v kritickou dobu jel rychlostí kolem 120 – 130 km v hodině. V době, kdy se mu terénní vozidlo po předjetí zprava opětovně zařadilo před jeho vozidlo, tak stáhl nohu z plynu, aby získal odstup. Myslel si, že vozidlo odjede a on bude pokračovat v jízdě dál. Ve chvíli, kdy sundal nohu z plynu a jeho auto začalo zpomalovat, tak zaregistroval, že jedou rychlostí asi 100 km v hodině. Viděl, že auto před ním také zpomaluje a vzdálenost se jakoby nezmenšovala. Opětovně potvrdil, že najel blíže ke svodidlům do levé strany, aby se podíval, zda před tímto terénním automobilem nejede nějaké jiné auto,

ale žádné tam neviděl. Najednou zjistil, že vozidlo před ním brzdí, ihned tedy šlápnul také na brzdu. Viděl červená brzdová světla před ním jedoucího vozidla. Nebyl žádný čas situaci řešit nějakým uhýbáním doprava nebo nějakým jiným způsobem, vzdálenost byla velmi blízká a jediné co bylo, že reflexivně začal intenzivně brzdit až do zastavení. Před sebou registroval velký znak Mercedesu na autě a registrační značku, kterou si zapamatoval. Opětovně potvrdil, že na prvním sjezdu sjeli k benzinové stanici a zavolali policii. Ozámili, co se svědkovi stalo i s tím, že toto vozidlo zaregistrovali následně kolem 30 km a dovozovali, že tomu černému vozidlu se mohlo stát něco podobného jako jim a domnívali se, že jejich výpověď by tomuto řidiči mohla pomoci. To byl v podstatě důvod, proč věc oznamovali. Pokud se jedná o dceru, tak ta byla vzadu na sedačce za spolujezdcem ve „vajíčku“, byla v protisměru jízdy. Bezpečnostní pásy byly uchyceny tak, jak mají být, přítelkyně seděla vedle něho jako spolujezdec. Svědek doplnil, že nebyť toho, že přítelkyně na něho začala křičet, ať brzdí, tak by to asi neubrzdlil. Odhadl vzdálenost v době brždění na 3 – 5 metrů. Odhaduje, že za sebou v kritickou dobu mohli jet asi 3 – 5 vteřin, přesně to nedokáže určit. Opětovně uvedl, že díky intenzivnímu brždění vozidlo úplně zastavil. Svědek následně zařadil jedničku a rozjížděl se, vozidlo Mercedes před ním „vystřelilo“. Svědek dále doplnil, že dcera při jízdě určitě spala, rozhodně se v rámci intenzivního brždění nezbudila, v autě nebyl slyšet pláč. Svědek uvedl, že vozidlo nejprve zaregistroval za sebou, toto bylo „nelepené“ na zadní části. V duchu si říkal, že je to asi nějaký závodník, že mu uhne doprava, v bočním zrcátku však zaregistroval světla Mercedesu, které vjelo doprava a za této situace svědek tedy nemohl úhybný manévr provést. Vozidlo ho takto předjelo a zase se mu „postavilo před čumák“. Svědek uvedl, že nikdy v minulosti se s obžalovaným neseťkal, nevěděl, že má nějakou firmu. Rovněž neznal pana Ing. P. R. Svědek uvedl, že neví, kde přesně k incidentu došlo, ale přítelkyně ho upozornila na sochu Golema, která se nachází kolem 10 km, proto od začátku věděli, že se to stalo někde kolem 10 km, ale přesně nevěděli, až když tím úsekem projížděli následně podruhé, potřetí, tak se podívali, kde se tam nachází most, a že je tam kilometrovník asi 12,5 km. Pamatuje si, že k tomu incidentu došlo právě za tím mostem. Pokud byl policií dotazován na místo, tak tedy uváděl, že to bylo někde, kde je socha Golema, ale ve skutečnosti se to přímo u sochy Golema nestalo. Tehdy minuli sochu Golema a stalo se to až poté. Svědek dále uvedl, že po tomto incidentu nejprve chtěli zavolat na policii, ale dospěli s přítelkyní k závěru, že to nemá smysl, že s tím stejně nikdo nic

neudělá, neboť auto bude dávno pryč, že třeba sjelo na Benešov. Pohnutkou k tomu telefonickému oznámení bylo to, že následně viděli jiné vozidlo s tímto vozidlem Mercedes a usoudili, že by jejich výpověď mohla pomoci.

Svědčyně Ing. E. T., spolujezdkyně svědka R. M., uvedla, že jela společně se svědkem M. osobním automobilem tov. značky Ford Escort, ve vozidle s nimi byla v dětské autosedačce dvouměsíční dcera Z. Cílem cesty bylo strávit vánoce u rodičů v Pelhřimově. V Praze sjížděli z Jižní spojky na dálnici D1 a jeli ve směru na Humpolec. Někde v úseku za novým pražským obchvatem se vedle nich po pravé straně objevil větší terénní automobil, částečně bílé barvy, který je zprava předjel a zařadil se do levého pruhu, těsně před ně. Měla pocit, že rychle zpomaluje a vykřikla na svědka R. M. Svědek M. následně přibrzdil a vzdálenost mezi vozidly se trochu zvětšila. Svědek M. se chtěl podívat do prostoru před toto terénní vozidlo, připadalo mu divné, že takto zpomalil, a proto se svým vozidlem lehce vyjel doleva, ale před tímto vozidlem nebylo nic vidět. Najednou se rozsvítila brzdová světla a svědek M. byl nucen to „zašlápnout“ a oni museli v levém jízdním pruhu na dálnici fakticky zastavit. Pokud by předtím svědek M. odstup nezvětšil, tak by to pravděpodobně neubrzdlil a nabourali by do něj. Svědkyně si všimla, že je to Pražák a ve značce má . Toto vozidlo před nimi se potom odpíchlo a neuvěřitelně zrychlilo. Krátce před kolizní situací se pohybovali rychlostí kolem 120 – 130 km v hodině. Poté, co to pražské auto odjelo, tak za nimi se blížil rychle v levém pruhu další automobil, jeho řidič však na situaci stačil reagovat a podařilo se mu přejet do pravého pruhu. Chtěli věc oznámit policii, protože se jednalo o velmi nebezpečnou situaci, pak si ale řekli, že nikdo nebyl zraněn a jedou s malým dítětem na vánoce a věc hned neoznámili. Na cca km 30 dálnic D1 viděli v odstavném pruhu dva automobily, jedno z nich bylo terénní, které bylo velmi podobné tomu, které ohrozilo jejich vozidlo. Dohadovali se o tom, zda tam nedošlo k nehodě, žádného významného poškození si nevšimla, jen ten druhý automobil měl zřejmě poškozenou kapotu. Byla přesvědčena, že v případě terénního automobilu jde o totožný terénní automobil, který ohrozil jejich vozidlo. Následně zavolali na policii, protože byli přesvědčeni, že řidič terénního automobilu provedl dalšímu řidiči stejnou věc jako jim. Z tohoto důvodu zastavili u benzinové čerpací stanice a svědek M. zatelefonoval policii. Svědkyně uvedla, že nezletilá dcera byla na zadním sedadle automobilu v dětské sedačce v tzv. „vajičku“. Terénní auto

bylo určitě tov. značky Mercedes. V kritickém místě byl provoz plynulý, nebyl příliš hustý. Brzdová světla vozidla tov. značky Mercedes se rozsvítila v situaci, kdy jeli rychlostí do 110 km v hodině. Žádný osobní automobil tov. značky Porsche v inkriminované době nepostřehla. V důsledku popisované situace nebyl nikdo z nich zraněn, mezi nimi a řidičem automobilu tov. značky Mercedes rozhodně žádná gestikulace neproběhla. V levém jízdním pruhu před vozidlem tov. značky Mercedes rozhodně žádné další auto nejelo, svědek R■■■■ M■■■■ si to ověřoval. Jméno svědka R■■■■ jí nic neříká.

Svědce v hlavním líčení uvedla, že tehdy jeli přes Barrandovský most a poté najížděli na dálnici D1. Oba dva si pamatovali, že k incidentu došlo za sochou Golema a potom, když tam v několika případech později jeli, tak zjistili, že to muselo být mezi 12 – 13 km. Vlastní kritický okamžik popisovala shodně jako v přípravném řízení, obdobně popsala i důvod, proč policii nevolali, tj. že jeli k rodičům na vánoce, nechtěli si kazit vánoční svátky, navíc měli malou dceru a nic se jim nestalo. Pak na tom 30 km D1, když viděli ta stojící vozidla, tak si přece jenom řekli, že by bylo od nich dobré, kdyby na policii zavolali pro případ, kdyby ten řidič terénního vozidla tomu druhému vozidlu udělal to stejné, co předtím jim. Svědkyně uvedla, že poprvé viděla terénní vozidlo, až když bylo vedle nich, tedy po jejich pravé straně. Když byli předjeti vozidlem Mercedes a než byli nuceni začít brzdit, tak mohli jet rychlostí 90 – 100 km v hodině. Ve chvíli intenzivního brždění svědkyně též „brzdila nohama“, za této situace se dcera neprobudila a stále spala. V době intenzivního brždění se hlavou ani neukla o čelní sklo. Když byli zmíněným vozidlem předjížděni zprava, tak se domnívá, že vzdálenost mezi vozidly byla 2 – 3 metry. V místě, kde došlo k incidentu, tak na dálnici jsou 3 pruhy, v uvedených místech bylo mírné stoupání. Provoz podle ní moc hustý nebyl, byl normální. V žádném jízdním pruhu nebyla kolona. Když oni se svým vozidlem předjížděli v levém jízdním pruhu, tak před nimi nic nebylo. V rámci tohoto jejich předjíždění, tak v prostředním jízdním pruhu bylo auto, které oni předjeli a následovala pak dvě auta před nimi, vedle nich nic nebylo. Svědkyně uvedla, že když došlo k incidentu, tak neví, zda úplně zastavili, zda se přítel musel rozjíždět na jedničku, to si nepamatuje. Kdo sedí v tom Mercedesu, svědkyně neviděla. Neví, kolik tam bylo osob.

Svědék Mgr. P. ■■■ R. ■■■ v přípravném řízení uvedl, že dne 29.12.2010 jel se svým ■■■ synem po dálnici D1 z Prahy do Vyškova osobním automobilem tov. značky Mercedes S 500, reg. značky ■■■■. V blízkosti úseku km 30 jel v levém jízdním pruhu a předjížděl vozidlo, které se pohybovalo v pravém jízdním pruhu cca 30 metrů před ním. V této fázi za sebou zaregistroval rychle se blížící terénní automobil tov. značky Mercedes. Automobil ho dojel velmi vysokou rychlostí a ve velmi malé, nebezpečné vzdálenosti, se zařadil za něj. Vozidlo svědka se pohybovalo rychlostí okolo 140 km. V této době se svědek již výrazně, na vzdálenost cca 7 – 8 metrů, přiblížil k vozidlu jedoucímu v pravém jízdním pruhu. Slyšel, že motor vozidla za ním výrazně zvýšil otáčky a automobil ho začal „podjíždět“ pravým jízdním pruhem. Již dále proto nezvyšoval rychlost, aby se nezkracovala vzdálenost mezi jeho automobilem a vozidlem jedoucím v pravém jízdním pruhu, které předjížděl a vozidlo, které se ho snažilo předjíždět zprava, mělo místo, kam se zařadit. V levém jízdním pruhu před ním žádný automobil nejel. V okamžiku, kdy se zmíněný automobil začal zařazovat před něj do levého pruhu, byl od něj asi 0,5 metrů. V okamžiku, kdy chtěl začít brzdit, řidič terénního Mercedesu, který se zařadil před něj, začal intenzivně brzdit. Vzhledem k tomu, že již v tomto okamžiku začínal s ohledem na vznikající nebezpečnou situaci brzdit, reagoval v podstatě ihned. Přes intenzivní brzdění se mu, s ohledem na minimální vzdálenost obou vozidel i prudké brzdění před ním jedoucího vozidla, nepodařilo zastavit a došlo ke střetu obou vozidel. V této době jel ještě rychlostí odhadem 30 – 40 km v hodině. Obě vozidla zastavila v levém jízdním pruhu. Vozidlo, které ho zbrzdilo, mělo reg. značku obsahující číslo ■■■■. Vzhledem k tomu, že po dálnici zezadu přijížděla další vozidla, přešel svědek do odstavného pruhu a ihned oznámil nehodu na tísňovou linku 158 a dále volal telefonicky přítelkyni a pojišťovně. Stál v odstavném pruhu a snažil se informovat projíždějící vozidla, aby nedošlo k další nehodě. Obžalovaný z vozidla vystoupil jen jedenkrát, vyfotil si svůj nárazník a jemu pouze arogantně říkal, že do něho zezadu vrazil on a že až přijede policie, bude to jeho problém, že to zná. Po příjezdu hlídky policie oba uváděli své verze skutkového děje.

V hlavním líčení svědek v podstatě vypovídal shodně a doplnil některé informace. Uvedl, že když ho terénní vozidlo dojelo zezadu, tak se v žádném případě nejednalo o plynulé dojíždění, ale bylo to razantní dojetí, kdy jakoby na poslední chvíli zabrzdil. V tuto dobu byla asi taková situace, že kdyby ho obžalovaný chtěl

předjet, tak ho mohl podjet bezpečně a měl by dost prostoru, byl dobře rozjetý a svým způsobem by nikoho neohrozil, kromě toho, že by tam bylo to podjetí. Obžalovaný však se svým vozidlem chvíli zůstal „viset“ za ním hodně natěsno, což bylo velmi nepříjemné. Svědek přemýšlel, jestli ho nemá pustit, ale v tuto dobu již toto nemohl učinit, protože by musel přejet do pravého pruhu a už by byl pouze pár metrů za tím posledním vozidlem, které jeho pomaleji a on by musel prudce brzdit. Takovýto manévr si nechtěl dovolit. Přemýšlel proto, že ho pustí, až předjede to auto jedoucí v pravém jízdním pruhu. Svědek uvedl, že slyšel, jak vozidlo za ním je vytáčeno do vysokých obrátek a ve zpětném zrcátku zaregistroval, že vozidlo za ním vyjelo do boku a svědek věděl, že ho „podjíždí“. V tom okamžiku vozidlo svědka dojíždělo to osobní auto zprava a zbývalo mu tam několik málo metrů, odhaduje na tak délku jeden a půl osobního auta, bylo to tam hodně málo místa. Svědek proto dal nohu z plynu, vozidlo obžalovaného se poté začalo řadit z pravého pruhu před jeho vozidlo, v jednom okamžiku jelo třeba 0,5 metrů před ním. Svědek si byl vědom toho, že se stávají kolizní situace, kdy někdo někoho vybrzdí. Toto se mu v minulosti stalo. Domníval se tedy, že by to tento řidič také mohl zkusit, proto měl nohu na brzdě. Svědek dále uvedl, že když vozidlo obžalovaného bylo již v levém pruhu před jeho vozidlem, možná pravým kolem mohlo být ještě na středové bílé čáře, tak v okamžiku začal brzdit a následně svědek také. Obžalovaný brzdil intenzivně, a to až do zastavení a ta srážka se stala těsně před tím zastavením. Svědek uvedl, že jeho syn v průběhu nehody spal, tak se podíval, zda spí a jestli mu nic není. Poté vystoupil z auta. Pak viděl na dálnici blížící se auta a z tohoto důvodu jako první přešel do odstavného pruhu. Musel nejprve trochu couvnout. Obžalovaný učinil totéž. Následně svědek volal policii, přítelkyni, odtahovku nebo pojišťovnu. Již si nevzpomíná, co přesně volal na policii. Byl z celé situace dosti „rozhozený“ a teprve při čekání na policejní služebně mu to všechno začalo docházet. Neví, co policii uváděl v telefonátu. Svědek uvedl, že v důsledku zrušení předchozího hlavního líčení, o kterém se nedozvěděl, využil této návštěvy soudu a jako poškozený následně nahlédl do spisu a viděl zde přepis jeho hovoru s policií a přečetl si tedy, jak to zkratkovitě popsal, i v tom smyslu, že uváděl, že obžalovaný brzdil před překážkou a tato informace byla pro něj překvapením. Neumí si vysvětlit, proč to takto tehdy řekl. V každém případě před obžalovaným žádná překážka nebyla. Svědek doplnil, že než přijela policie, tak si vzal reflexní vestu, před auto umístil výstražný trojúhelník. Tehdy bylo zima a syna nechtěl vytahovat ven. V té době

synovi bylo ■■■ a ■■■ roku. Syn byl tehdy umístěn v předepsané dětské autosedačce, seděl ve směru jízdy, autosedačka byla umístěna na zadní sedačce za spolujezdcem. Syn určitě spal, neboť svědek hlídal čas, protože v té době po obědě syn chodívá spát. Jel proto po obědě, aby v podstatě celou cestu prospal. Z důvodu, že měl syna, jel plynule, nejel žádnou divokou rychlou jízdou. Syn se probudil až ve chvíli, kdy byli v odstavném pruhu. Svědek uvedl, že když vystoupil ven, tak obžalovaný byl arogantní, částečně ho osočoval i před hlídkou policie. Obžalovaný neprojevoval zájem o to, zda jsou v autě všichni v pořádku. Svědek potvrdil, že při střetu vozidel nebyly v autě aktivovány airbagy. V jaké rychlosti došlo ke střetu, přesně není schopen uvést, ale odhaduje rychlost na 30 – 40 km v hodině. Pokud by mezi vozidly byla větší vzdálenost, tak i v případě zastavení v levém jízdním pruhu by ke střetu nedošlo. Svědek uvedl, že předchozí svědky, kteří byli slyšeni před ním (svědci R■■■ M■■■ a Ing. E■■ T■■■), viděl poprvé až u soudu. S těmito nebyl žádným způsobem v kontaktu. Svědek uvedl, že podával trestní oznámení na svědkyni H■■■, neboť ze spisu vyplynulo, že vypovídala zcela odlišně při podání vysvětlení a při svědecké výpovědi. Při podání vysvětlení v podstatě okolnosti nehody popisovala víceméně shodně jako svědek. Při svědecké výpovědi však uváděla úplně jiné skutečnosti. Pojal tedy podezření, že vypovídá nepravdivě nikoli z nezištných důvodů. Médiím žádné informace ohledně trestního oznámení neposkytoval. Svědek k technickému vybavení svého vozidla Mercedes uvedl, že je vybaveno systémem ABS, ví, že při intenzivním sešlápnutí ABS způsobuje protinárazy do pedálu, takové pocity tehdy měl. Jeho vozidlo je rovněž vybaveno tempomatem se zařízením, které automaticky začne přibrzďovat, když se dostane do nějaké nebezpečné vzdálenosti k překážce. Toto bezpečnostní zařízení neměl zapnuté. Svědek uvedl, že tempomat nepoužívá. Vozidlo je uzpůsobeno na samostatné vypnutí tohoto zařízení. V návodu je i naopak upozornění, že použitím tohoto zařízení se řidič nezburává odpovědnosti. Když ohlašoval nehodu, tak lékaře k dítěti nevolal. Podle něho bylo dítě zdravé, v tomto směru informoval o události i přítelkyni s tím, že syn je v pořádku.

Svědka M■■■ S■■■, řidič vozidla tov. značky Porsche Panamera, uvedl, že zná obžalovaného po dobu asi tří let. Dne 29.12.2010 jel osobním automobilem tov. značky Porsche Panamera RS mezi 12.00 - 14.00 hodinou z Prahy na Slovensko. Při jízdě po dálnici D1, zhruba v blízkosti odbočky ve směru na Benešov, se míjel



s vozidlem, které řídil obžalovaný A. T. Své vozidlo řídil v pravém jízdním pruhu, obžalovaný ho předjížděl v levém jízdním pruhu. Žádnou výjimečnou situaci na dálnici D1 nezaregistroval. V době, kdy ho obžalovaný v levém jízdním pruhu míjel, nebylo v blízkosti žádné další vozidlo. Později opět viděl vozidlo obžalovaného zhruba 10 – 15 km za sjezdem ve směru na Benešov, kde stálo společně s dalším osobním automobilem tov. značky Mercedes. V této době byl na dálnici zcela normální, průměrný provoz.

Z protokolu o ohledání místa činu, které bylo započato ve 13.45 hodin dne 29.12.2010, vyplývá, že vozidlo obžalovaného A. T. tov. značky Mercedes, reg. značky a vozidlo poškozeného Mgr. P. R. tov. značky Mercedes, reg. značky, stojí v pruhu pro pomalu jedoucí vozidla v úseku 29,960 dálnice D1 ve směru jízdy na Brno. Nejedná se o původní postavení vozidel. Na vozidle obžalovaného bylo zjištěno poškození zadního nárazníku a levé koncovky výfuku. Vozidlo poškozeného mělo poškozený přední nárazník, víko motoru, přední masku včetně světel a motorový prostor. Byla provedena fotodokumentace poškozených vozidel, vyhotoven náčrtek místa dopravní nehody. Žádné další upotřebitelné stopy nebyly zajištěny. U obou řidičů byla provedena orientační dechová zkouška na zjištění alkoholu, která byla u obou negativní. Rovněž dodatečně dne 28.7.2011 byla provedena barevná fotodokumentace vozidla svědka R. M., Ford Combi, červené barvy, reg. značky.

Ze záznamu policejního orgánu o vyhodnocení kamerového systému dálnice D1 vyplývá, že byly zjištěny průjezdy vozidla odpovídajícího popisu automobilu obžalovaného A. T. v km 12,71 ve 12:56:40 hodin, v km 16,79 ve 12:58:28 a v km 24,36 ve 13:01:30 hodin. Dále v km 12,71 dálnice D1 je v uvedeném čase zaznamenaný průjezd osobního automobilu tov. značky Ford Escort červené barvy. Kamerový záznam je zachycen i na nosiči DVD a tento je součástí spisu. Podle zprávy společnosti GiTy a.s. má časový záznam kamerového systému oproti přesnému reálnému času posun o cca 2 minuty.

Na číslech listu 374 – 380 se nacházejí fotografie kamerového systému dálnice D1 zpracované Policií ČR. Na těchto je zachycen pohyb vozidla tov. značky Mercedes AMG totožného popisu s automobilem obžalovaného A. T.



Dle šetření policejního orgánu se reklamní postava Golema, o které se zmiňoval svědek R■■■■ M■■■■, nachází na km 12,7 dálnice D1.

V této věci byl opatřen znalecký posudek z oboru silniční dopravy vypracovaný Ústavem soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. Ze závěru tohoto posudku vyplývá, že pokud jde o prvý skutek týkající se poškozeného R■■■■ M■■■■, tak tento byl zdokumentován na videozáznamu mýtných bran, kde je vidět, že řidič vozidla Mercedes AMG podjel prostředním pruhem v km cca 12,7 vozidlo Ford řidiče M■■■■ a po předjetí se zařadil zpět bezprostředně před vozidlo Ford do levého jízdního pruhu. Na videozáznamu je tento manévr patrný na poměrně velkou vzdálenost, ze které, vzhledem k tomu, že nedošlo ke střetu, nelze usuzovat podrobněji na rychlost vozidel. Manévr byl však poměrně razantní a tímto manévrem byla zkrácena bezpečná podélná vzdálenost, kterou disponoval řidič vozidla Ford. Vzhledem k tomu, že nedošlo až k zastavení vozidla Mercedes AMG, pravděpodobně pouze ke snížení rychlosti po zařazení zpět do levého jízdního pruhu, řidič vozidla Ford na situaci reagoval a střetu zabránil. Je technicky přijatelné, že řidič vozidla Ford podobný manévr očekával a reagoval tak bržděním včas, střetu tak zabránil. Obžalovaný měl nepochybně možnost vzniku kolizní situace zabránit, pokud by zprava nepodjížděl vozidlo poškozeného R■■■■ M■■■■ a po jeho podjetí se razantním manévrem nezařadil zpět do levého jízdního pruhu těsně před uvedené vozidlo. K výpovědi svědka M■■■■ S■■■■ bylo ve znaleckém posudku konstatováno, že v době, kdy mělo dojít ke skutku, se nemohlo jeho vozidlo pohybovat bezprostředně před vozidlem obžalovaného, nýbrž s ohledem na hustotu provozu došlo k přiblížení vozidel až mezi mýtnými branami v km 24,36 a 16,71, nikoliv tedy v km 12,71, kde proběhlo podjetí vozidla poškozeného R■■■■ M■■■■. Pokud jde o skutek pod bodem 2) (poškozený Mgr. P■■■■ R■■■■), tak již s ohledem na provedenou analýzu, došlo k intenzivnímu brždění vozidla řízeného obžalovaným až téměř do zastavení a poškozenému Mgr. P■■■■ R■■■■ se již nepodařilo nehodě zabránit a ani neměl možnost takové reakce, aby nehodě mohl zabránit. Naopak obžalovaný měl jistě možnost nehodě zabránit, pokud by vozidlo poškozeného nepodjížděl zprava a po jeho předjetí se razantním manévrem nevrátil zpět do levého jízdního pruhu a nezkrátil bezpečnou podélnou vzdálenost na cca 15 metrů. Za předpokladu stejné rychlosti obou vozidel a shodného účinku brzd (dosažitelného zpomalení) je bezpečná vzdálenost mezi vozidly při rychlosti 135 km v hodině 38 metrů, při

rychlosti 120 km v hodině 33 metrů. Z analýzy střetu a pohybu vozidel do konečných poloh vyplývá, že vozidlo Mercedes S 500 mohlo v levém jízdním pruhu dálnice D1 narazit svou přední částí rychlostí cca 56 km v hodině (42 – 70 km v hodině) do vozidla Mercedes AMG jedoucího rychlostí cca 14 km v hodině (0 – 28 km v hodině), rozdíl rychlosti obou vozidel činila tedy cca 40 km v hodině. Při prohlídce vozidel byl zjištěn rozsah poškození obou vozidel. Charakter střetu odpovídal podjetí přední části vozidla Mercedes S 500 pod zadní nárazník vozidla Mercedes AMG. Zpracovatelé posudku doplnili v hlavním líčení své závěry, kdy uvedli, že o intenzitě brzdění svědčí i to, že když se provede výšková korespondence u poškozených vozidel, tak z toho vychází, že obě vozidla musela být předkloněna, tzn. brzděna relativně intenzivně, proto zadní část vozidla Mercedes AMG byla zvednuta a přední část vozidla Mercedes S 500 skloněna. Tedy došlo ze strany vozidla Mercedes S 500 k podjetí tuhé překážky. Vzhledem k tomu, že v zadní části vozidla Mercedes AMG byla pevná výztuha a naopak přední Mercedesu S byla poměrně měkká, tak pokud jde o samotný střet, tak to nebyla velká rána s o hledem na hmotnost vozidel a jejich hybnost ve stejném směru. Znalci uvedli, že pokud by Mercedes S narazil do pevné překážky 40 km rychlostí, tak by bezpochyby došlo ke spuštění airbagů. Dále znalci uvedli, že pokud jde o aktivaci airbagů, tak i výrobci toto nechtějí uvádět, tj. při jaké rychlosti dojde k aktivaci, je to jejich know how. Skutečná aktivace probíhá na základě nějakého zpomalení vozidla, kdy to zaznamenají senzory. Podle vyjádření výrobců ve Stuttgartu, kteří vyhodnocovali řídicí jednotky, v paměti řídicích jednotek nebyla zaznamenána taková hodnota, která by odpovídala střetové rychlosti 40 km v hodině. Znalci dále uvedli, že Mercedes S má zabudovaný radar na udržování automatické vzdálenosti, ale ten byl v průběhu jízdy vypnut. Pokud je aktivní takové zařízení, tak automaticky udržuje bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Pokud by Mgr. R. [REDACTED] měl toto zařízení funkční a v činnosti, tak v okamžiku, kdy jiný řidič před něj předjede na vzdálenost kratší než bezpečnou, tak to vozidlo samo začne zpomalovat. Pravděpodobně by k nehodě nemuselo dojít, kdyby bylo toto zařízení v činnosti. Ze závěrů tohoto ústavního posudku vyplývá, že výpověď řidiče vozidla Mercedes AMG A. [REDACTED] T. [REDACTED] o tom, že pouze u vozovky přibrzdřoval, je z technického hlediska nepřijatelná, brzdění vozidla Mercedes AMG muselo být intenzivní, téměř na mezi adheze.

V soudním stadiu řízení obhajoba předložila znalecký posudek znaleckého ústavu MBL Crash Expert s.r.o., v oboru silniční dopravy. Z tohoto posudku doplněného výsledkem jejich zpracovatelů vyplynulo, že posudek neřešil analýzu střetu, neboť nebylo známo konečné postavení vozidel, nebyly známy žádné stopy po střetu, ani před střetem. Vzhledem k tomu, že nedošlo k aktivaci airbagů, znalci dospěli k závěru, že rozdíl rychlostí vozidel v okamžiku nárazu se mohl pohybovat kolem 20 km v hodině. Znalci se fakticky zabývali pouze hodnocením technických přijatelností výpovědi obžalovaného a poškozeného Mgr. R[REDACTED]. Znalci poukazují na rozpor ve výpovědích obžalovaného a poškozeného v tom, že obžalovaný uvádí, že jel stále v levém jízdním pruhu, a dle výpovědi R[REDACTED], řidič T[REDACTED] předjížděl vozidlo v pravém jízdním pruhu. Podle znalců, v ostatním je výpověď obžalovaného technicky přijatelná. Pokud jde o svědka, řidiče P[REDACTED] R[REDACTED], je v jeho výpovědi technicky přijatelná pouze uváděná rychlost 140 – 145 km v hodině a uváděná vzdálenost 7 – 8 m od vozidla jedoucího v pravém jízdním pruhu a vzdálenost 0,5 m v době, kdy se zařazoval řidič T[REDACTED] se svým vozidlem před vozidlo svědka, jsou technicky nepřijatelné. Pokud o svědka řidiče Ford Escort R[REDACTED] M[REDACTED], tak jeho výpověď je technicky nepřijatelná v tom směru, pokud uvádí vzdálenost 10 – 20 cm při předjížděcím manévru vozidla obžalovaného před vozidlo svědka. Rovněž jeho výpověď v tom směru, že vzdálenost mezi vozidly v okamžiku brzdění byla 3 m a že vozidlo obžalovaného zcela zastavilo a svědkovi se to podařilo ubrzdít a zastavit pár centimetrů za vozidlem. Podle znalců bylo zjištěno dle knihy jízd u vozidla obžalovaného, že toto vozidlo v čase 12:56:19 hodin bylo na silnici 101 Modletice u Dobřejovic a v čase 12:57:32 najelo na D1 u nájezdu Říčany – Jažlovice. Znalci v hlavním líčení znovu zopakovali, že průběh nehodového děje nehodnotili, ale hodnotili pouze technickou přijatelnost výpovědí řidičů.

Soud si vyžádal písemné stanovisko Ústavu soudního inženýrství VÚT v Brně ke znaleckému posudku MBL Crash Expert s.r.o. Z tohoto stanoviska vyplývá, že ústav MBL Crash Expert s.r.o. hodnotil podklady pro vypracování posudku jako nedostatečné. S tímto Ústav soudního inženýrství souhlasí s tím, že nedostatečnost však neznamená nemožnost provedení technicky přijatelné analýzy nehodového děje vyhovující poškození vozidel. Dále ústav MBL na straně 17 provedl ilustrativní korespondenci poškození obou vozidel. S tímto lze souhlasit, avšak během brzdění vozidel dochází ke klonění karoserie, což není v posudku zohledněno. Dále, pokud

jde o posouzení technické přijatelnosti výpovědí (str. 17, 18), tak ÚSI uvádí, že bez jakékoliv analýzy střetu a postřetového pohybu vozidel ve vztahu k polohám a rychlostem se znalecký ústav MBL vyjadřuje k přijatelnosti výpovědi, a to navíc v kapitole, která předchází analýze předstřetového pohybu. Dále ÚSI uvádí ve svém stanovisku, že ústav MBL předpokládal rychlost 114 – 126 km u vozidla Mercedes S a 114 – 142 km v hodině u vozidla Mercedes AMG s tím, že na počátku příčinného přemístění vozidla AMG z pravého do levého jízdního pruhu byla mezi vozidly podélná vzdálenost 15 m. Dále ústav MBL předpokládal u vozidla AMG brzdění až po plném zařazení do levého jízdního pruhu v době, kdy bylo vozidlo Mercedes S ve vzdálenosti 26 – 28 m za vozidlem Mercedes AMG. V této době započala reakční doba řidiče vozidla Mercedes S a po uplynutí této reakční doby začal řidič vozidla Mercedes S stejně intenzivně brzdit až do zastavení, neboť ke střetu by nedošlo. Podle ÚSI, tato varianta posudku ústavu MBL nereflektuje skutečnost, že ke střetu vozidel objektivně došlo, a to s dobře definovanou úrovní poškození vozidel, tj. i odvozenou rychlostí. Jedná se tedy snad o jakousi možnost zabránění nehodě. Dále ÚSI uvádí, že nelze předpokládat, že řidič vozidla Mercedes S bude na rozsvícení brzdových světel vozidla Mercedes AMG reagovat okamžitě intenzivním bržděním na mezi adheze. Průběh brždění odpovídá zvětšující se, resp. zmenšující se bezpečné vzdálenosti mezi vozidly a na vyhodnocení řidičem zadního vozidla, jakým způsobem a intenzitou bude na rozsvícená světla předního vozidla reagovat. Další varianty řešeny nebyly. Dále, pokud jde o vyhodnocení pohybu vozidla Mercedes AMG mýtnými branami (strana 22 – 25), zde ústav MBL uvádí, že červené, nezjištěné vozidlo bylo vybaveno střešním nosičem a příčnicí. ÚSI uvádí, že tvrzení o střešním nosiči a příčnicích neodpovídá s největší pravděpodobností skutečnosti, jedná se o zkreslení (vadu) jednotlivých snímků videozáznamu jejich vzájemným přechodem. K tomuto tvrzení ÚSI doložilo stejný „střešní nosič a příčnic“ zdokumentovaný na obrázku u vozidla Mercedes AMG. Celkově závěrem ÚSI konstatuje, že předložený znalecký posudek ústavu MBL Crash Expert s.r.o. neobsahuje analýzu střetu a postřetového pohybu vozidel, a to ani slovní. Bez analýzy střetu nelze řešit předstřetový pohyb, či se případně vyjadřovat k přijatelnosti jednotlivých výpovědí. Varianta předstřetového pohybu uvedená ve znaleckém posudku MBL Crash Expert s.r.o. nereflektuje objektivní skutečnost, že došlo ke střetu vozidel se zdokumentovanými následky, čili je pouze jednou z možností odvrácení předemtné nehody.

Ze znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, MUDr. Jiřího Hladíka, který byl opatřen již v přípravném řízení, vyplývá, že v případě vozidla řízeného poškozeným R [REDACTED] M [REDACTED], pokud by došlo ke střetu vozidel, u spolujezdkyně, nezletilé Z [REDACTED] M [REDACTED], by hrozil tzv. shaken baby syndrom, tzn. silný otřes hlavy a šíje. Tento otřes může velmi dobře způsobit pohyb mozku uvnitř lebky dítěte s následným pohmožděním mozku a střížným mechanismem k přerušení cév se vznikem krvácení pod tvrdou plenu mozkovou. Může dojít i ke krvácení do sítnice nebo míchy s následnou poruchou zraku či hybnosti. V obou zmíněných případech se ze soudně lékařského hlediska jedná o zranění mající charakter přinejmenším těžké újmy na zdraví. Pokud jde o skutek uvedený pod bodem 2) obžaloby, znalec konstatoval, že při prudké deceleraci s nárazovou rychlostí cca 40 km v hodině mohou vzniknout velmi vážná poranění, pohmoždění plic, otřesy srdce s poruchou srdečního rytmu nebo poranění vnitrobřišních orgánů. U nezletilého J [REDACTED] O [REDACTED] Š [REDACTED] mohlo stejně jako v předchozím případě dojít k silnému otřesu hlavy a šíje s možností pohmoždění mozku, poranění nitrolebních cév s následným krvácením pod tvrdou plenu, krvácení do sítnice apod.

V hlavním líčení znalec mj. uvedl, že rychlost 40 km při deceleraci, tzn. náraz 40-ti kilometrovou rychlostí do zbrzdění se rovná pádu ze třetího až čtvrtého patra na zem. Pokud byl znalec seznámen s výpovědí svědků z obou vozidel, kde se děti nacházely, a kteří uvedli, že se děti neprobudily, tak znalec setrval na svém stanovisku, že mohlo dojít k „shaken baby syndromu“. Znalec dále uvedl, že se snižující se rychlostí se snižuje riziko závažných zranění. I při střetové rychlosti 20 km v hodině, i když je dítě v autosedačce, i zde může dojít ke zranění, nelze to vyloučit. Riziko je samozřejmě menší.

Obhajoba v soudním stadiu řízení předložila znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství a forenzní traumatologie znalce prim. MUDr. Michala Berana, Ph.D. Ze závěru tohoto posudku vyplývá, že v prvním případě (nezletilá Z [REDACTED] M [REDACTED], nar. [REDACTED]) za předpokladu, že by došlo k nárazu vozidla Ford Escort zezadu do automobilu Mercedes AMG 164, lze se ze soudně lékařského hlediska vyjádřit k možnosti vzniku poranění jen obecně. Při čelním nárazu chrání dospělé osoby velmi dobře bezpečnostní pásy, a to do střetové

rychlosti cca 50 – 60 km v hodině. Ochrana před poraněním je dále umocněna funkčními bezpečnostními vaky (airbagy). Možnosti poranění nezletilé Z██████ M██████, v době předmětné události devítitýdenní, tj. v kojeneckém věku, je možno uvést následující: Od 1.5.2008 se smí přepravovat dítě v osobním automobilu pouze v dětském zádržném systému (a dle výpovědi R██████ M██████, dítě bylo v autosedačce pro kojence, v sedačce bylo ve vozidle umístěno dle předpisů, dítě i sedačka byly zajištěny bezpečnostními pásy za sedadlem spolujezdce). V takovéto „bezpečnostní skořepině“ se kojenci přepravují v pololeže obličejem proti směru jízdy a jsou tak velmi dobře chráněni proti poraněním při nárazech vozidla, zejména při čelním střetu (poranění centrální nervové soustavy a krční páteře nevyjímaje). Z tohoto rozboru je patrné, že ani při nárazu brzdícího vozidla poškozeným zezadu, do před nimi prudce brzdícího automobilu Mercedes AMG 164, nehrozilo řidiči R██████ M██████ a spolujezdkyním E██████ T██████, či nezletilé Z██████ M██████, prakticky žádné poranění. Ve druhém případě (nezletilý J██████ O██████ Š██████, nar. ███████) za předpokladu, že k nárazu došlo ve střetové rychlosti 40 km v hodině, byl bezpečnostním pásem řidič Mgr. P██████ R██████ dostatečně chráněn před poraněním (náraz byl tak slabý, že se ani neaktivovaly bezpečnostní vaky, tj. airbagy, které by mohly bezpečnost řidiče ještě navýšit). K možnosti vzniku poranění nezletilého J██████ O██████ Š██████, v době předmětné nehody ve věku dvou let a devíti měsíců, lze uvést ze soudně lékařského hlediska následující: Pokud byl nezletilý přepravován v zádržném systému předepsaném v tomto věku (tj. od 1 roku do 5 let), byla ochrana před poraněním při čelním střetu velmi vysoká, ať to již byla sedačka k upevnění proti směru jízdy nebo i po směru jízdy, pokud byla vybavena předepsaným záchytným tělesem. Také v tomto případě při střetové rychlosti cca 40 km v hodině nehrozilo jak řidiči Mgr. R██████, tak i synovi J██████ O██████ Š██████ prakticky žádné poranění. Při střetu vozidel J██████ O██████ Š██████ nehrozilo žádné závažné poranění, tedy ani poranění mozku, jeho obalu či krční páteře (např. ve smyslu „shaken baby syndromu“, který obvykle vzniká nikoliv u dopravních nehod, ale u týraného dítěte, a to prudkým zatřesením tělem kojence, při kterém dochází k opakovaným pohybům relativně těžké hlavy dítěte na poměrně slabém krku). Proti možnosti vzniku poranění by svědčilo i to, že náraz byl tak slabý, že se dítě údajně spící během jízdy v sedačce, ani nárazem neprobudilo.



Znalec prim. MUDr. Michal Beran, Ph.D. v hlavním líčení uvedl, že samozřejmě při vypracování svého znaleckého posudku měl k dispozici i předchozí znalecký posudek MUDr. Hladíka. Znalec uvedl, že „baby shaken syndrom“ je trochu jiného rázu než nebezpečí, které tady teoreticky hrozilo při náhlé deceleraci. U „baby shaken syndromu“ jde o opakované třesení dítěte tak, že dochází k akceleraci a deceleraci opakovaně. „Baby shaken syndrom“ se také používá pro třesené dítě, když je s ním nešetrně nakládáno, např. rodiči, nikoliv při dopravních nehodách. V nyní projednávané věci se jednalo pouze o deceleraci, kdežto u „baby shaken syndromu“ jde o opakovanou akceleraci a deceleraci.

V této věci byl rovněž opatřen znalecký posudek z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a klinické psychologie. Znalci u obžalovaného nezjistili žádnou duševní chorobu ve vlastním slova smyslu, ani žádnou duševní poruchu stejné forenzní závažnosti. Nebylo zjištěno zneužívání alkoholu, ani jiných návykových látek. Rozumové schopnosti obžalovaného nejsou klinicky významně sniženy a s velkou rezervou postačují k tomu, aby rozeznával, co je správné a co nikoli, v tom nejobecnějším slova smyslu, stejně tak, jako při různých konkrétních činnostech, včetně řízení motorových vozidel. Dne 29.12.2010 byly rozpoznávací i ovládací schopnosti obžalovaného zachovalé. Obžalovaný je schopen plnohodnotné účasti v trestním řízení, je schopen chápat jeho význam a smysl. Obžalovaný je osobností rigidní, méně diferencovaně strukturovanou, s histrionskými rysy, emocionálně méně vyvážený, labilní, afektivně dynamický, se složkou dráždivosti, v zátěži s nižším prahem frustrační tolerance, se sklonem k impulzivní reaktivitě. Z typologického hlediska je osobností s převahou extroverze, somatizující, s tendencemi k hypochondrickému prožívání. V oblasti sociálních vztahů je dominantní, sebeprosazující, s problematickým vztahem k autoritám, se sklonem k aroganci. Vyšetření prokazuje, že obžalovaný je kromě standardního konformního chování schopen i hostilního a agresivního jednání, a to v konkrétních situačních podmínkách v rámci své méně regulované impulzivní reaktivity. Psychická způsobilost k řízení motorových vozidel je u obžalovaného problematická, je výrazně snížena. Celkově nutno konstatovat, že ve specializovaných dopravně psychologických testových a přístrojových metodách dosáhl obžalovaný výkonu obecně při dolní hranici průměru, navíc v situacích modelové zátěže je přítomna výrazná tendence k dalšímu snižování výkonnosti, která je úměrná zvyšující se zátěži. Nejzávažnějším zjištěním pak je

skutečnost, že obžalovaný má výrazně, až kriticky, zvýšenou hodnotu (až 1/3) zcela vynechaných jednotlivých reakcí, či řešení situací, tedy stav, kdy vůbec nezareaguje na podnět. V oblasti periferního vnímání jsou pak dispozice ve všech měřeních subnormní. Tento stav je způsoben kombinací nízké a málo odolné kognitivní kapacity a osobnostních dispozic posuzovaného obžalovaného k podceňování (bagatelizaci) takovýchto situací, tedy i situací dopravních.

V hlavním líčení znalec, psycholog PhDr. Jiří Klose, Ph.D., k dotazu soudu uvedl, že pokud by obžalovaný podstupoval dopravně psychologické vyšetření (ať již z toho důvodu, že by žádal o profesionální řidičský průkaz na vyjmenovaná vozidla, nebo by se jednalo o situaci, kdy byl tzv. „vybodován“), pak v těchto případech by mu seriózní dopravně psychologické pracoviště nevydalo souhlas k výkonu řízení motorových vozidel. Dále uvedl, stejně jako v písemném posudku, že obžalovaný netrpí chorobnou lhavostí, je schopen podat věrohodnou výpověď. Znalec dále uvedl, že obžalovaný nedokáže vypjatější dopravní situace řešit správným způsobem, na čem se podílí jednak ta jeho schopnost kognitivních funkcí, ale i osobnostních dispozic. Tam, kde běžný řidič vnímá nějaký problém jako vážnější, tak za stejné situace obžalovaný toto může vnímat jako bagatelní. Může situaci podcenit.

Na základě shora uvedených důkazů vzal soud za prokázané, že obžalovaný spáchal skutek tak, jak je popsán shora ve výrokové části rozsudku. Obžalovaný popřel, že by se takovéhoho trestného jednání dopustil. Pokud je o první skutek pod bodem 1), tak jeho obhajoba v podstatě spočívala v tom, že kolem 20 km D1 dojel červené auto, které hodně zpomalilo, on na něj troubil, blikal. Toto dojel v levém jízdním pruhu. Připouští, že jel větší než povolenou rychlostí, vozidlo mu uhnulo do pravého jízdního pruhu a on řidiči tohoto vozidla pouze ukázal, že je „jednička“. Pokračoval dál, před sebou měl vozidlo Porsche svého známého pana S■■■■. Na to upozornil spolucestující, slečnu H■■■■. Pokud jde o skutek pod bodem 2), tak uvedl, že kolem 30 km byl hustý provoz, v prostředním pruhu bylo nákladní vozidlo a ještě osobní. On jel v levém jízdním pruhu. Zde dojížděl před ním jedoucí auto, v tuto dobu jel rychlostí asi 150 km v hodině. Domníval se, že toto před ním jedoucí auto mu uhne doprava. Auto pouze přibrzdilo a on začal rovněž brzdit a zpomalil na 80 – 100 km v hodině a v tom do něho zezadu něco ťuklo. Popírá, že by v obou případech auta tzv. „vybržďoval“ a předtím je předjížděl pravým jízdním pruhem.

Soud je přesvědčen o tom, že obhajoba obžalovaného je vyvrácena provedenými důkazy. Nutno však připustit, že spolujezdkyně obžalovaného, slečna H■■■■, jejíž prvotní výpověď soud nemohl použít, víceméně potvrzovala obhajobu obžalovaného. Je však třeba připomenout, že obžalovaný byl zaměstnavatelem této svědkyně. Navíc v hlavním líčení tato vypovídala dosti nejednoznačně, nebyla schopna uvádět jakékoliv konkrétní údaje, např. odhady vzdáleností, kilometrovník dálnice, apod. A dokonce uváděla informace, které byly zcela v rozporu s objektivní realitou, a to když uváděla, že u prvního, tzv. červeného vozidla, si všimla, že vzadu uprostřed sedí dítě ve věku ■ – ■ let. Přitom je jednoznačně prokázáno, že ve vozidle bylo pouze ležící ■■■■■ dítě, které však těžko mohla vidět. Vystoupení této svědkyně před soudem nevyznělo přesvědčivě a soud se domnívá, že tato svědkyně, a to již s ohledem na ostatní provedené důkazy, nehovořila pravdu a snažila se pomoci svému bývalému zaměstnavateli v jeho současném procesním postavení.

V případě prvního skutku má soud k dispozici v podstatě shodné výpovědi svědků R■■■■ M■■■■ a Ing. E■■ T■■■■, kteří popsali okolnosti vzniku kolizní situace. Tito uvedli, že k situaci mělo dojít za reklamním objektem v podobě Golema, cca mezi 12 – 13 km dálnice D1. Pokud v přípravném řízení zazněla z jejich strany informace, že to bylo někde, kde je socha Golema, tak v hlavním líčení přesvědčivě vysvětlili důvod pozdějšího upřesnění výpovědi, že zmíněným místem následně projížděli opakovaně a toto upřesnění místa si uvědomili. Toto upřesnění nijak nezpochybuje jejich věrohodnost. V každém případě však oba svědci uvádějí, že se jednalo o evidentně přímý úsek D1 v kilometrovníku 12 – 13, v úseku za přemostěním, což v dané situace je zjevně za spojnicí obcí Modletice – Voděrátky – Říčany. Je zcela pochopitelné, že svědci nebyli schopni přesně stanovit čas, kdy mělo ke zmíněné kolizi dojít. Je pochopitelné, že v takovéto vypjaté situaci se nikdo nezajímá o přesný čas takového situace. Jejich shoda byla, že to bylo někdy kolem 13.00 hodiny. Ze znaleckého posudku z oboru silniční dopravy vyplývá, že podle vyhodnocení záznamu GPS najel obžalovaný na D1 v čase 12:57:32 hodin a podle kamerového systému dálnice D1 mělo k incidentu dojít v čase 12:56:40 hodin. K tomuto je nutno zmínit informaci společnosti GiTy a.s., tj. správce videoserveru monitorujícího a zaznamenávajícího záznamy kamerového systému dálnice D1, ze které vyplývá, že časové údaje videoserveru nebyly synchronizovány s přesným

časem podle NTP protokolu a došlo k časové korekci, posunu, a čas uvedený na záběrech kamerového systému je cca o 2 minuty posunut. Podle údajů GPS poskytnutých firmou GiTy, obžalovaný najel z nájezdu od silnice č. 101 na těleso dálnice D1 ve 12:57:02 hodin. Tomu koresponduje konkrétní záznam pohybu vozidel v dané části vozidel D1. Shodná verze skutkového děje uváděná svědky M[REDACTED] a Ing. T[REDACTED] je potvrzována i výše zmiňovaným kamerovým záznamem, kdy na záběrech je zcela evidentně vozidlo totožného vzhledu s vozidlem obžalovaného, byť registrační značka není patrná, toto vozidlo jede těsně před vozidlem, které koresponduje se vzhledem a typem vozidla svědka M[REDACTED], navíc svědci M[REDACTED] a T[REDACTED] identifikovali registrační značku vozidla obžalovaného. Ze znaleckého posudku Ústavu soudního inženýrství v Brně vyplývá, že na předchozích fázích záběrů je zachyceno i předjetí vozidla svědka M[REDACTED] pravým jízdním pruhem a je tedy ve shodě s výpovědí svědků M[REDACTED] a Ing. T[REDACTED]. Svědci Ing. T[REDACTED] a M[REDACTED] potvrdili podjetí jejich auta vozidlem obžalovaného a následné nebezpečné chování před jejich vozidlem a není zde jediný objektivní důkaz, který by svědčil, že by tyto dva svědci měli nějaký zájem obžalovanému ublížit. Oba dva shodně uvedli i důvod, proč tuto kolizní situaci nenahlásili na policii okamžitě, že jeli na vánoce, měli sebou malé dítě, vozidlo obžalovaného rychle odjelo a k podání svědectví se rozhodli až za situace, kdy uviděli vozidlo obžalovaného stojící v odstavňém pruhu vpravo s jiným vozidlem, u kterého měli podezření, že mohlo být účastníkem obdobné kolizní situace. Rovněž výpověď obou svědků v hlavním líčení vyznívala věrohodně. Jako absurdní se jeví konstrukce obhajoby v tom směru, že svědci M[REDACTED] a Ing. T[REDACTED] se se svědkem Mgr. R[REDACTED] znají a že se snad mohli nějakým způsobem domlouvat na svých výpovědích. Je skutečností, že znaleckým posudkem bylo vyloučeno tvrzení svědků M[REDACTED] a Ing. T[REDACTED], že fakticky došlo k zastavení vozidla před nimi, je zcela logické, že subjektivně takto mohli situaci vnímat, neboť jejich vozidlo skutečně na silnici zastavilo a shodují se na tom, že se muselo opětovně rozjíždět. V každém případě však svědek M[REDACTED] před krizovou situací najížděl do levé strany a díval se, zda důvodem zpomalování vozidla obžalovaného není nějaké pomalu jedoucí vozidlo před vozidlem obžalovaného. Nic takového nezjistil, konec konců předtím sám tímto jízdním pruhem jel, než byl předjet obžalovaným a viděl, že se zde nic nepohybuje a on může bezpečně předjíždět. Obžalovaný neměl v kritický moment žádnou objektivní překážku, která by ho donutila k tomu, aby začal intenzivně brzdit. Je tedy zcela zřejmé, že obžalovaný vnímal vozidlo poškozeného M[REDACTED] jako

zpomalující faktor, byl nucen s ohledem na rozdíl rychlostí svou jízdu snížit a následně se zcela bezdůvodně rozhodl vozidlo podjet zprava, což je v rozporu s dopravními předpisy a v žádném případě, jak se to obhajoba snažila naznačovat, nebyla na dálnici taková hustota provozu, v důsledku které by se vytvářely souvislé proudy vozidel. To je jednoznačně vyloučeno kamerovým záznamem z mýtné brány. Z chování obžalovaného, co by řidiče, je zcela zřejmé, že podjetím zprava a rychlým zařazením se před vozidlo poškozeného M[REDAKED] a náhlým zpomalováním se jednoznačně obžalovaný chtěl „pomstít“ za to, že svědek M[REDAKED] mu se svým vozidlem zavčas „nevyklidil“ levý jízdní pruh. Nutno říci, že takové jednání rychlejšího vozidla je jedním ze zcela typických projevů na silnicích, jednoznačně vyjadřujících snahu jakýmkoliv agresivním jízdním manévrem se dostat před pomalé vozidlo a toto následně „vytrestat“. Svědeckými výpověďmi svědkyně Ing. T[REDAKED] a R[REDAKED] M[REDAKED] byla obhajoba obžalovaného vyvrácena, navíc nutno konstatovat, že popis skutkového děje tak, jak ho podali výše zmiňovaní svědci, zcela zapadá do zjištěné osobnostní struktury obžalovaného, jak byla zjištěna znalci z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie a psychologie.

Je nutno zmínit, že ve výpisu z GPS v úseku dálnice, kde mělo dojít ke zmiňovanému incidentu mezi vozidlem obžalovaného a vozidlem svědka M[REDAKED], není zaznamenán údaj o výrazném snížení rychlosti vozidla obžalovaného. Je skutečností, a není důvodu tomu nevěřit, že svědek M[REDAKED] (potvrzuje to i jeho spolujezdkyně) uvádí náhlé a prudké snížení rychlosti jízdy obžalovaného a vzápětí „vystřelení“ vozidla pryč. Je zřejmé, že tento okamžik mohl trvat řádově pouze několik sekund. Ve zmíněném výpisu GPS jsou však v inkriminovaném časovém úseku snímány údaje vozidla obžalovaného v intervalech 15 nebo také téměř 30 sekund. V takovémto časovém rozpětí je pochopitelné, že k ději popisovanému svědky M[REDAKED] a Ing. T[REDAKED] mohlo dojít.

Pokud jde o skutek pod bodem 2) výrobu rozsudku, tak nutno konstatovat, že svědek Mgr. R[REDAKED] popsal přesvědčivě kolizní situaci a lze dovodit, že je zde obdoba z předchozí konfliktní situací s vozidlem svědka M[REDAKED]. Rovněž svědek R[REDAKED] popsal, že ho vozidlo obžalovaného dojelo velkou rychlostí, když mu svědek ihned neuhnul, podjel ho zprava a prudce najel před jeho vozidlo. Tento svědek jednoznačně uvedl, že po tomto manévru nebylo před vozidlem obžalovaného žádné

vozidlo, které by případně mohlo omezit jízdu obžalovaného. Pokud za této situace začal obžalovaný brzdít, pak jediné vysvětlení, které se nabízí, je to, že chtěl svědka „vytrestat“ za to, že mu zavčas neuhnul. Za této situace je zcela zavádějící spekulovat o tom, že svědek mohl své vozidlo ubrzdit, pokud by měl zapnutý radarový systém u svého vozidla. Nutno vycházet z toho, že každý řidič se musí v silničním provozu chovat přiměřeně ukázněně a není vůbec možné vycházet z toho, že by každý řidič měl předpokládat to, že ho někdo bude chtít úmyslně vytrestat tzv. „vybrždováním“. Za situace, kdy před vozidlem obžalovaného se nenacházelo žádné vozidlo, nebyla zde žádná překážka, ať již v podobě chodce, přebíhající zvěře, odpadlých částí automobilu, atd., která by nutila řidiče v rychlém předjížděcím pruhu intenzivně brzdít, pak nelze požadovat po řidiči, aby předpokládal úmyslný a nebezpečný jízdní manévř v podobě intenzivního brzdění před ním jedoucího vozidla. Příčinou kolize v žádném případě nebylo to, že by řidič R. ■■■ nedodržel bezpečnou vzdálenost. Tuto nebezpečnou vzdálenost navodil úmyslně sám obžalovaný. Lze dospět k závěru, že pokud svědek Mgr. R. ■■■ sledoval vozovku před sebou, kdy ho pravým jízdním pruhem razantně předjel obžalovaný, byl si vědom volného jízdního pruhu před sebou a mohl tedy oprávněně předpokládat, že obžalovaný, pokud ho takto razantně předjel zprava, bude chtít pokračovat zvýšenou rychlostí v levém jízdním pruhu. Těžko tedy mohl očekávat, že při razantním najetí obžalovaného do levého jízdního pruhu dojde vzápětí ihned k intenzivnímu brzdění. Navíc je nutno připomenout to, že levý jízdní pruh je určen pro rychle jedoucí vozidla a skutečně řidiči pohybující se v tomto jízdním pruhu předpokládají, že oproti pravému jízdnímu pruhu či střednímu jízdnímu pruhu, se budou moci pohybovat přinejmenším maximálně povolenou rychlostí a nebude zde docházet k výraznému zpomalování vozidel jedoucích v tomto jízdním pruhu, vyjma mimořádných situací, jako např. oprava vozovky a snížení počtu jízdních pruhů, apod. Obžalovaný svým jízdním manévřem úmyslně porušil ustanovení § 17 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého se předjíždí vlevo, kromě několika zde vyjmenovaných výjimek, a ustanovení § 17 odst. 3 téhož zákona, podle kterého řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, nesmí ohrozit nebo omezit řidiče vozidla, které předjel. V žádném případě v kritickou dobu nebyla na dálnici taková hustota provozu, která by vytvářela souvislé proudy vozidel, jak má na mysli ustanovení § 12 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. Obžalovanému nic nebránilo, i po protiprávním předjetí zprava, pokračovat plynule

v jízdě v levém jízdním pruhu před vozidlem svědka R[REDACTED]. Jeho následný manévr, kdy si byl vědom krátké vzdálenosti mezi vozidly, při kterém začal intenzivně brzdit, svědčí o jednoznačné snaze obžalovaného „vytrestat“ řidiče Mgr. R[REDACTED], který mu neuvolnil levý jízdní pruh.

Pokud se obhajoba snažila svědka Mgr. R[REDACTED] zpochybnit tím, že v rozrušení na linku 158 uváděl poněkud zmatené informace, pak soud má za to, že věrohodnost svědka tím není nijak narušena. Sám svědek v hlavním líčení nechápal, jaké údaje policii sdělil, kdy potvrzoval k jejímu dotazu, že došlo ke srážce dvakrát dvou automobilů, což je v rozporu s realitou. Nutno vzít v úvahu tu skutečnost, že svědek byl zajisté v šoku. Policii zdůrazňoval, že má v autě dítě a jako každý rodič si byl vědom toho, co se mohlo dítěti stát. Tyto okolnosti na něho musely silně působit. Tato domněnka je potvrzována i osobní výpovědí tohoto svědka v hlavním líčení, neboť když ve své výpovědi hovořil o svém synovi a okolnostech konfliktu, tak se mu třásl hlas, evidentně byl rozrušený a potlačoval slzy. Takže tento prvotní údaj svědka soud nehodnotí jako faktor zpochybňující jeho výpověď. Výpověď tohoto svědka pokládá soud za věrohodnou i v kontextu s popisem předchozího incidentu, jak ho podali svědci M[REDACTED] a Ing. T[REDACTED], kdy „scénář“ jízdy obžalovaného byl obdobný. Výpověď tohoto svědka není nijak zpochybňována ani závěry znaleckého posudku z oboru silniční dopravy ÚSI Brno. Obhajoba se snažila svědka znevěrohodnit i poukazem na to, že poškozený Mgr. R[REDACTED] měl možnost nahlédnout do spisu, kde zjistil, jaké údaje uváděl policii v rozrušení na linku 158, a že se pak toto snažil soudu vysvětlit. Je nutno zdůraznit, že poškozený má plné zákonné právo, stejně jako obžalovaný či obhájce, nahlížet do trestního spisu a tohoto svého práva využil. Jak již bylo naznačeno shora, výpověď svědkyně H[REDACTED] soud nepokládal za pravdivou z důvodu výše uvedených.

Pokud jde o skutečnost, že vozidlo Mercedes poškozeného Mgr. R[REDACTED] bylo vybaveno radarem, který zajišťuje bezpečný odstup vozidel a v případě překročení bezpečného odstupů vozidlo začne samo brzdit, tak je skutečností, že pokud by toto bylo v činnosti, lze předpokládat, že reakce tohoto radaru by byla rychlejší než reakce poškozeného R[REDACTED] a za určitých okolností by toto zařízení asi bylo schopné zabránit kontaktu vozidel, což připustili i znalci z oboru silniční dopravy z ÚSI Brno. Je však nutno zdůraznit, že neexistuje žádný právní předpis, který by ukládal trvalé

použití takového radaru, pokud je jím vozidlo vybaveno. Dopravní znalci z ÚSI Brno se v celku skepticky vyjádřili k použití tohoto radaru v hustém silničním provozu a je na volbě řidiče, v tomto případě poškozeného Mgr. R■■■■, zda toto zařízení použije či nikoliv. Pokud by výrobce měl v úmyslu, aby toto bylo trvale zapnuté, tak by zajisté neumožňoval možnost jeho vypnutí. Na druhou stranu nutno konstatovat, že použití tohoto radaru nemůže vést k mylné představě řidiče, že toto zařízení za něj vyřeší jakoukoliv situaci. Sám poškozený uváděl, že výrobce uvádí v poučení, že použití tohoto radaru nezbavuje řidiče případné odpovědnosti. Poškozený se tedy zcela dobrovolně, pravděpodobně s ohledem na vyhodnocení dopravní situace na dálnici, rozhodl toto zařízení nepoužít a neporušil tím žádný právní předpis. Je otázkou, zda by tento systém byl schopen reagovat na náhlé boční najetí jiného vozidla před toto vozidlo Mercedes se zcela minimálním odstupem.

Soud je toho názoru, že v daném případě není posuzována klasická dopravní nehoda, ve které se řeší zavinění ryze nedbalostní a případně je zvažována možnost spoluzavinění dalších účastníků silničního provozu, ale jedná se o ryze kriminální úmyslné jednání. Z tohoto pohledu se jeví potřeba znaleckých posudků z oboru silniční dopravy jako zcela nadstandardní. Pokud se obhajoba snažila zpochybnit závěry znaleckého posudku ÚSI Brno, tak zpracovatelé posudku jednoznačně uvedli, jaké výchozí vstupní údaje měli k dispozici, jakým způsobem postupovali, k jakým závěrům dospěli, co pro jejich posudek nemělo žádný podstatný význam (jako např. podrobné vysvětlení různých technických vymožeností vozidla Mercedes svědka R■■■■). Pokud jde o znalecký posudek ústavu MBL Crash Expert s.r.o., který si opatřila obhajoba, tak je nutno zdůraznit, že tento posudek nemůže obstát se světle požadavků na řádný znalecký posudek z oboru silniční dopravy, neboť tento neobsahuje to základní, co takový posudek musí obsahovat, a to analýzu střetu a postřetového pohybu vozidel. Jak již bylo řečeno, v daném případě se nejednalo o klasickou dopravní nehodu, ale ryze úmyslné kriminální jednání, v tomto případě spáchané v silničním provozu. Z tohoto pohledu tedy návrh obhajoby na výsledky odborníků z firmy Mercedes Benz, ohledně fungování bezpečnostních systémů ve vozidle Mercedes svědka R■■■■, a výsledků odborné nezávislé osoby, ohledně fungování systému GPS, se jeví jako zcela nadbytečný a tento návrh byl proto zamítnut.



Jak již bylo řečeno shora, soud dospěl k závěru, že obžalovaný agresivní jízdou a úmyslným prudkým bržděním v prvním případě vytvořil kolizní situaci s vozidlem svědka M. a ve druhém případě došlo i ke střetu vozidla obžalovaného s vozidlem poškozeného Mgr. R. a obžalovaný takto jednal v úmyslu vytrestat řidiče těchto vozidel za pomalou jízdu a včasné nevyklizení levého jízdního pruhu.

Pokud jde o možné následky, tak znalec primář MUDr. Hladík dospěl k závěru, že v obou případech mohlo u dětí jedoucích ve vozidle dojít i závažným zraněním v důsledku tzv. „shaken baby syndromu“, tzn. silnému otřesu hlavy a šíje a toto může mít za následky zranění mající charakter těžké újmy na zdraví. Znalec primář MUDr. Beran možnost závažného zranění v důsledku tohoto „shaken baby syndromu“ vyloučil. Uvedl podrobně, jaké důvody ho k tomu vedly, a pro stručnost soud na tyto závěry uvedené výše odkazuje. Při hodnocení těchto znaleckých posudků z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství, nutno vycházet z toho, že tyto posudky nelze hodnotit izolovaně od ostatních provedených důkazů. Podle zpracovatelů znaleckého posudku ÚSI Brno, střetová rychlost vozidel v druhém případě byla do 40 km v hodině. Jak však znalci zdůraznili, nejedná se však o rychlost 40 km pohybujícího se vozidla při nárazu do pevné překážky, jak se pravděpodobně mylně domnívá znalec MUDr. Hladík, který takovouto střetovou rychlost přirovnával k pádu ze třetího až čtvrtého patra na zem. Znalci ÚSI Brno jednoznačně uvedli, že se jednalo o rozdíl rychlosti obou vozidel v době střetu. Navíc došlo v době střetu k tomu, že zadní pevná část vozidla obžalovaného byla nadzdvížena a naopak předek vozidla poškozeného svědka R. byl skloněn, a došlo tedy k podjetí předku vozidla svědka R. pod zadní část vozidla obžalovaného. Navíc přední část vozidla Mercedes svědka R. má špičkovou deformační zónu, která energii pohlcovala. Podle znalců ÚSI Brno, náraz nebyl nijak intenzivní a tomuto závěru nasvědčuje i to, že airbagy u obou vozidel nebyly aktivovány, navíc syn svědka R., který seděl v předepsané autosedačce, se vůbec neprobudil, stejně jako dcera svědka M. v předchozím případě ve vozidle Ford Escort, kde došlo rovněž k intenzivnímu brždění, nikoliv však ke střetu. Soud po vyhodnocení těchto skutečností má za to, že tyto okolnosti shora naznačené, svědčí o správnosti verze znalce MUDr. Berana, tj. že nemohlo dojít k tzv. „shaken baby syndromu“ a případným zraněním majícím charakter těžké újmy na zdraví ve smyslu

§ 122 odst. 2 trestního zákoníku a soud nevidí žádný důvod pro event. opatření revizního posudku.

Soud je toho názoru, že zkušený řidič, jakým obžalovaný zřejmě je, má najeto spoustu kilometrů a je dlouhodobým držitelem řidičského oprávnění, si musel být vědom toho, že když se zařadí těsně před předjížděné vozidlo a prudce zabrzdí, resp. před ním intenzivně sníží rychlost, tak bezprostředně ohrožuje sebe a další účastníky silničního provozu a reálně tak navozuje nehodovou situaci. Kontakt vozidel v dané rychlosti a případná následná dopravní nehoda (včetně nárazu do svodidel či dalších vozidel jedoucích na dálnici vysokou rychlostí) potom zpravidla bývají spojeny s ublížením na zdraví osob ve vozidle přepravovaných. S takovou možností musel být obžalovaný srozuměn, nicméně srozumění s možností vzniku i závažného zdravotního poškození majícího charakter těžké újmy na zdraví, s přihlédnutím k tomu, že i on sám se svým vozidlem může být účastníkem takového hrozícího karambolu, nelze podle názoru soudu u obžalovaného dovodit. Trestný čin je spáchán úmyslně, jestliže pachatel chtěl způsobem uvedeným v trestním zákoně porušit nebo ohrozit zájem chráněný takovým zákonem – jde o tzv. úmysl přímý, nebo věděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, a pro případ, že je způsobí, byl s tím srozuměn – v tomto případě jde o tzv. úmysl nepřímý. Jak již bylo naznačeno shora, byl obžalovaný srozuměn s možností, že může svým jednáním způsobit dopravní nehodu s tím, že tyto zpravidla bývají spojené s ublížením na zdraví. V tomto projednávaném případě se obžalovaný trestného činu dopustil v tzv. nepřímém úmyslu. V žádném případě jednání obžalovaného nebylo způsobeno z nedbalosti, neboť tam, kde pachatel spoléhá jen na šťastnou náhodu, že nedojde k dopravní nehodě s následky na zdraví, se nejedná o vědomou nedbalost, ale jedná se o nepřímý úmysl. To, že osádky obou vozidel neutrpěly žádná zranění, což jim reálně hrozilo, bylo zcela mimo vůli obžalovaného.

Na rozdíl od obžaloby, která jednání obžalovaného posuzovala v obou případech jako pokus zločinu těžkého ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 k § 145 odst. 1, 2 písm. a) trestního zákoníku, je podle přesvědčení soudu možno jednání obžalovaného kvalifikovat pouze jako pokus přečinu ublížení na zdraví podle § 21 odst. 1 k § 146 odst. 1 trestního zákoníku, neboť obžalovaný se dopustil jednání,

keré bezprostředně směřovalo k tomu, aby jinému úmyslně ublížil na zdraví, přičemž jednal v úmyslu trestný čin spáchat, avšak k dokonání nedošlo.

Ublížení na zdraví je vyjádřeno v ustanovení § 122 odst. 1 trestního zákoníku a těžká újma na zdraví v ustanovení § 122 odst. 1 trestního zákoníku. Rozdíl mezi ublížením na zdraví a těžkou újmou na zdraví náleží v tom, že při těžké újmě na zdraví musí jít o vážnou poruchu zdraví nebo vážné onemocnění, které postižený pociťuje jako citelnou újmu v obvyklém způsobu života, což vyplývá i ze srovnání s dalšími druhy těžké újmy na zdraví uvedenými v § 122 odst. 2 písm. a) až h) a dále v tom, že porucha zdraví musí mít delší trvání, což trestní zákoník v § 122 odst. 2 písm. i) vyjadřuje slovy „delší dobu trvající porucha zdraví“. Jak již bylo shora uvedeno, soud dospěl k závěru na základě znaleckého posudku prim. MUDr. Michala Berana, Ph.D., který koresponduje s ostatními shora naznačenými důkazy, že v tomto případě nehrozila těžká újma na zdraví u osob ve vozidlech poškozených R■■■■ M■■■■ a Mgr. P■■■■ R■■■■, a zejména u nezletilé Z■■■■ M■■■■ a nezletilého J■■■■ O■■■■ Š■■■■ nehrozil tzv. „shaken baby syndrom“. Lze ale dovodit, že obžalovaný byl srozuměn s tím, že může svým jednáním způsobit dopravní nehodu, při které může dojít k ublížení na zdraví. Pokud jde o případnou možnost přísnější právní kvalifikace podle § 146 odst. 2 písm. b) trestního zákoníku, tj., že se jednání uvedeného v odst. 1 § 146 dopustil na dítěti mladším 15-ti let, tak zde nebylo obžalovanému provedenými důkazy prokázáno, že by o existenci dětí v autě vůbec věděl. Z hlediska zavinění je třeba, aby o této skutečnosti obžalovaný věděl a byl s tím alespoň ve smyslu § 15 odst. 1 písm. b), odst. 2 srozuměn.

Jednání obžalovaného dále naplnilo všechny znaky skutkové podstaty přečinu poškození cizí věci podle § 228 odst. 1 trestního zákoníku (v bodě 2), resp. pokusu přečinu poškození cizí věci podle § 21 odst. 1 trestního zákoníku k § 228 odst. 1 trestního zákoníku (bod 1), neboť poškodil cizí věc a způsobil na cizím majetku škodu nikoliv nepatrnou, resp. dopustil se jednání, které bezprostředně směřovalo k poškození cizí věci a způsobení tak na cizím majetku škody nikoli nepatrné, přičemž k jeho dokonání nedošlo. Škodou nikoli nepatrnou se rozumí ve smyslu ustanovení § 138 odst. 1 trestního zákoníku škoda dosahující částky nejméně 5.000,- Kč. V případě vozidla Mercedes S 500 poškozeného Mgr. P■■■■ R■■■■ byla dle znaleckého posudku způsobena škoda v celkové výši 416.656,- Kč a v případě

vozidla poškozeného R■■■■ M■■■■ Ford Escort hrozilo způsobení škody ve výši nejméně 5.000,- Kč, neboť hodnota tohoto vozidla byla znalecky ohodnocena na částku 22.500,- Kč.

Pokud jde o trest, ten byl ukládán podle § 146 odst. 1 trestního zákoníku, pro který je stanovena trestní sazba trestu odnětí svobody na 6 měsíců až 3 léta. Při úvaze o druhu a výměře trestu soud vycházel ze zásad pro ukládání trestních sankcí, jak jsou stanoveny v ustanovení § 37 a § 38 trestního zákoníku a zvažoval všechna hlediska rozhodná pro stanovení druhu trestu a jeho výměru uvedené v § 39 trestního zákoníku. Při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud ve smyslu § 39 odst. 1 trestního zákoníku přihlédl k povaze a závažnosti spáchaného trestného činu, k osobním, rodinným a majetkovým a jiným poměrům pachatele, k jeho dosavadnímu způsobu života a k možnosti jeho nápravy; dále přihlédl k chování pachatele po činu, zejména k jeho snaze nahradit škodu nebo odstranit jiné škodlivé následky činu. Přihlédl také k účinkům a důsledkům, které lze očekávat od trestu pro budoucí život pachatele. Podle § 39 odst. 2 trestního zákoníku povaha a závažnost trestního činu jsou určovány zejména významem chráněného zájmu, který byl činem dotčen, způsobem provedení činu a jeho následky, okolnostmi, za kterých byl čin spáchán, osobou pachatele, mírou jeho zavinění a jeho pohnutkou, záměrem nebo cílem. Podle § 3 odst. 3 trestního zákoníku při stanovení druhu trestu a jeho výměry soud přihlédl k polehčujícím a přitěžujícím okolnostem (§ 41 a § 42), době, která uplynula od spáchaní trestného činu, k případné změně situace a k délce trestního řízení, trvalo-li nepřiměřeně dlouhou dobu.

Obžalovaný svým jednáním porušil zájem společnosti a státu na ochraně lidského zdraví a ochraně vlastnického práva (je zde chráněna nejen neporušenost cizí věci, ale i její použitelnost). Z hlediska způsobu provedení činu a jeho následků je nutno vyzdvihnout to, že v případě jednání uvedeného pod bodem 2) došlo již k dopravní nehodě a způsobení škody na vozidle v nemalé částce. Na obžalovaného se hledí jakoby nebyl odsouzen, v místě bydliště nebyly zjištěny žádné negativní poznatky, obžalovaný nebyl projednávám pro žádný přestupek. V evidenční kartě řidiče má však obžalovaný od roku 1998 celkem 6 záznamů, jako řidič je tedy nespolehlivý. V žádném případě soud nepřihlížel k různým „podáním“ řidičů, kteří nahlašovali, že byli rovněž někdy ohroženi vozidlem obžalovaného. Soud může

vycházet jenom z přestupků, které byly pravomocně prokázány a sankcionovány a které se tedy nacházejí v evidenční kartě řidiče. Nebylo možné nepřihlídnout i k závěrům znaleckého posudku z oboru zdravotnictví, odvětví psychologie, kdy znalec uvedl, že psychická způsobilost k řízení motorových vozidel je u obžalovaného výrazně snižena a v případě, že by obžalovaný podstoupil dopravně psychologické vyšetření „ze zákonných důvodů“ by mu nemohl být vydán dopravně psychologickým pracovištěm souhlas k řízení motorových vozidel. Lze tedy konstatovat, že s ohledem na závěry psychologického posudku je obžalovaný značně problematickým a rizikovým řidičem. Obžalovanému přitěžovalo to, že spáchal více trestných činů (§ 42 písm. n) trestního zákoníku). Žádná přitěžující okolnost zjištěna nebyla. Nutno připustit, že značná medializace této kauzy (kterou si však obžalovaný svým jednáním přivodil sám) měla dopad jak do jeho rodinného života, tak do jeho profesního života. Žádná polehčující okolnost u obžalovaného zjištěna nebyla.

Po zvážení všech shora naznačených skutečností má soud za to, že přiměřeným trestem bude trest úhrnný (ukládáný dle § 43 odst. 1 trestního zákoníku), a to v horní polovině trestní sazby – ve výměře 2 roků. Soud se domnívá, že k působení na obžalovaného, aby vedl řádný život, není třeba jeho výkonu. Lze dovodit, že i dosavadní trestní řízení, které bylo provázeno nebývalým mediálním zájmem, již na obžalovaného dosti důrazně dolehlo. Proto za použití § 81 odst. 1, § 82 odst. 1 trestního zákona byl výkon tohoto trestu podmíněně odložen na zkušební dobu v délce 4 roků. Bude pouze na obžalovaném, aby v této zkušební době žil řádným životem a nezavdal příčinu k nařízení výkonu tohoto trestu.

Vzhledem k tomu, že obžalovaný se dopustil trestné činnosti v souvislosti s řízením motorového vozidla, pokládá soud na nutné uložit i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Při výměře tohoto trestu bylo přihlídnuto k dosavadní řidičské nekázní obžalovaného, k tomu, že trestné činnosti v souvislosti s řízením motorového vozidla se dopustil úmyslnou a nikoliv nedbalostní formou. Problematiku tzv. „vybrždování“ a jeho společenskou škodlivost nelze podceňovat a je faktem, že je zaznamenáván nárůst těchto věcí a případný trest zákazu činnosti tedy nutno posuzovat i z hlediska generální prevence a výchovného dopadu na ostatní účastníky silničního provozu. Trest zákazu činnosti spočívající

v zákazu řízení motorových vozidel byl proto uložen v horní polovině trestní sazby, a to v trvání 7 roků.

K trestnímu řízení se řádně a včas připojila poškozená společnost Altea Europe, spol. s r.o., IČ 27659577, se sídlem Praha 1 – Malá Strana, U Lužického semináře 114/46, a to s nárokem na náhradu škody ve výši 150.360,26 Kč. Podle znaleckého posudku byla způsobena na vozidle Mercedes Benz S 500 škoda ve výši 416.656,- Kč. Českou pojišťovnou a.s. byla poškozené společnosti vyplacena částka 329.853,- Kč (z uvedené částky tvoří DPH 69.442,74 Kč). Zbývající část ve výši 17.360,26 Kč nebyla poškozené společnosti uhrazena. S touto částkou se tedy společnost Altea Europe, spol. s r.o., připojila s nárokem na náhradu škody, stejně jako s částkou 133.000,- Kč, kterou tvoří náklady na zapůjčení náhradního vozu po dobu, kdy bylo poškozené vozidlo opravováno. Tento nárok byl doložen příslušnou smlouvou o půjčce, protokolem o předání vozidla a dokladem o zaplacení tohoto půjčového. Soud dospěl k závěru, že se jedná o oprávněné požadavky na náhradu škody, tyto mají podklad v provedeném dokazování a jedná se o škodu způsobenou trestnou činností obžalovaného, proto v souladu s ustanovením § 228 odst. 1 trestního řádu byla poškozené společnosti Altea Europe přiznána náhrada škody v plné výši, tj. v částce 150.360,26 Kč.

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání **do osmi dnů** ode dne doručení jeho písemného vyhotovení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím podepsaného soudu.

Rozsudek může odvoláním napadnout státní zástupce pro nesprávnost kteréhokoliv výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy nebo na vydání bezdůvodného obohacení, pro nesprávnost výroku o náhradě škody nebo nemajetkové újmy v penězích nebo o vydání bezdůvodného obohacení. Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku, může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení

ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný, nebo že chybí.

Odvolání musí být odůvodněno tak, aby bylo patrné, v kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku, nebo řízení, které rozsudku předcházelo.

Státní zástupce je v odvolání povinen uvést, zda je podává, byť i zčásti, ve prospěch nebo v neprospěch obžalovaného.

Odvolání lze opřít o nové skutečnosti, či důkazy.

Je-li obžalovaný odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody a poškozenému je přiznán alespoň zčásti nárok na náhradu škody nebo nemajetkové újmy v penězích nebo na vydání bezdůvodného obohacení, má poškozený možnost požádat o vyrozměnění o konání veřejného zasedání o podmíněném propuštění z výkonu trestu odnětí svobody. Žádost musí poškozený podat soudu, který rozhodoval v prvním stupni.

V Praze dne 28. června 2012

**JUDr. Ivo Zelinka, v.r.**  
**předseda senátu**

Za správnost vyhotovení:

Alena Fialová